

23rd March 1961]

SRI A. VEDARATHNAM : இப்போது அங்கே ஆரம்பித்து நடைபெறுகின்ற கைத்தொழில்கள் எல்லாம் வேறு எந்த இலாகாவினால் நடைபெறுகின்றன என்பதை அறிவிக்க முடியுமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : வில்லேஜ் இண்டஸ்ட்ரீஸ் ஸ்கீம் வில்லேஜ் இண்டஸ்ட்ரீஸ் இலாகாவின் கீழ்தான் ஆரம்பிக்கப்படும்.

DEPUTY SPEAKER : Questions are over.

[*Note.*—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—ADJOURNMENT MOTION *RE* FAILURE OF GOVERNMENT TO ARREST THE RISE IN PRICES OF FOOD GRAINS.

DEPUTY SPEAKER : I have received notice of an adjournment motion from hon. Member Sri S. M. Annamalai to discuss a matter of urgent public importance, viz., failure of Government to arrest the rise in prices of foodgrains and foodstuffs.

The adjournment motion relates to rise in prices. Prices have not suddenly risen so as to be discussed by adjourning the business of the House. Further the hon. Member gave notice of a cut motion under Demand XVIII—Agriculture—about the failure of the Government in bringing down the prices of foodgrains. But he did not move the same. The matter is a continuing one and cannot be brought as an adjournment motion. The hon. Member has other ways of raising the matter. I, therefore, withhold my consent for moving it.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1961-62—*cont.*

DEMAND XXVII—CIVIL WORKS—WORKS.

DEMAND XXVIII—CIVIL WORKS—ESTABLISHMENT AND TOOLS AND PLANT.

DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON CIVIL WORKS.

THE HON. SRI P. KAKKAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII—Civil Works—Works.”

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII—Civil Works—Works.”

I understand that hon. Member Sri V. K. Kothandaraman is moving his cut motion (No. 380) under this Demand. He may move it now.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII, Civil Works—Works be reduced by Rs. 100.”

[23rd March 1961

DEPUTY SPEAKER : Cut motion moved—

“ That the allotment of Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII. Civil Works—Works be reduced by Rs. 100.”

THE HON. SRI P. KAKKAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,67,28,600 under Demand XXVIII. Civil Works—Establishment and Tools and Plant.”

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,67,28,600 under Demand XXVIII. Civil Works—Establishment and Tools and Plant.”

I understand that hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar is moving his cut motion under this Demand. He may move it now.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 1,67,28,600 under Demand XXVIII Civil Works—Establishment and Tools and Plant be reduced by Rs. 100.”

DEPUTY SPEAKER : Cut motion moved—

“ That the allotment of Rs. 1,67,28,600 under Demand XXVIII Civil Works—Establishment and Tools and Plant be reduced by Rs. 100.”

THE HON. SRI P. KAKKAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,17,43,600 under Demand XLII. Capital Outlay on Civil Works.”

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,17,43,600 under Demand XLII. Capital Outlay on Civil Works.”

I understand that hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar is moving his cut motion under this Demand. He may move it now.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 5,17,43,600 under Demand XLII. Capital Outlay on Civil Works be reduced by Rs. 100.”

DEPUTY SPEAKER : Cut motion moved—

“ That the allotment of Rs. 5,17,43,600 under Demand XLII. Capital Outlay on Civil Works be reduced by Rs. 100.”

23rd March 1961]

[Deputy Speaker]

Two hours have been allotted for the consideration of these Demands. How long will the Hon. Minister take for his reply?

THE HON. SRI P. KAKKAN : About 25 minutes, Sir.

SRI N. MARUDACHALAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சிலில் ஓர்க்ஸ் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். அதாவது இன்று சிலில் ஓர்க்ஸ் சம்பந்தப்பட்ட இலாகாவிலே இப்போது ரோடு, பாலம், மற்றும் சின்னச் சின்ன ரோடுகளையெல்லாம் மராமத்து செய்வதற்காக இன்று 8 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இந்த சிலில் ஓர்க்ஸிலே ஏற்கெனவே எல்லாப் பகுதிகளிலும் இந்த ரோடு வேலைகளும், பால வேலைகளும் அல்லது இவைகளை யெல்லாம் மராமத்து செய்வதாகவும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் கோவையிலே எந்தவிதமான மராமத்து வேலை செய்ததாகவோ அல்லது பாலம் கட்டியதாகவோ இந்தப் புத்தகத்தில் குறிப்பிடப்படவில்லை. ஆகையால் இன்று கோவையிலே ரோடு வசதியோ, பாலம் கட்டும் வசதியோ இல்லையென்று எண்ணுகிறார்களா? காரணம் என்னவென்பதை எனக்கு விவரங்களோடு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கோவையிலே இன்றைக்கு மிக முக்கியமான 4 ரோடுகள் இருக்கின்றன. அதாவது நகரத்திலே இருந்து சிறுவாணி செல்லக்கூடிய ரோடு ஒன்றிருக்கிறது. இரண்டாவதாகத் தடாகம் ரோடு ஒன்றிருக்கிறது. அதோடுகூட விவசாயப் பண்ணையிலிருந்து, மருதமலை செல்லக்கூடிய இடத்தில் ஒரு ரோடு இருக்கிறது. இவைகள் எல்லாம் மிக முக்கியமான ரோடுகள். இந்த ரோடுகளிலே இன்றைக்குச் சாதாரணமாக ஒரு பஸ் போக்குவரத்து மட்டும் போய்க் கொண்டு வருகிறது. அப்படி போய்க் கொண்டு இருந்தாலும், இன்றைக்கு கர்ப்ப லந்தி ஒருவர் அந்த பஸ்விலே போனால் அவருடைய கர்ப்பம் தானாகவே கலங்கிவிடும். அந்த மாதிரியான நிலைமையில் தான் இன்றைக்கு ரோடுகள் அங்கே இருக்கின்றன. ரோடுகளுக்கு உண்மையிலேயே மெட்டல்கள் போடுவதில்லை. அப்படி மெட்டல்கள் போடுவதாக இருந்தால், அந்த ரோடுகளில் மெட்டல்களைக் கொண்டு வந்து கொட்டி, ஒரு வருஷம் அது அங்கேயே இருந்து மக்கி, மண்ணாகப் போன பிறகு, மறுபடியும் அதைச் சலித்து போடக்கூடிய நிலைமையில் தான் இருக்கிறது. இந்த முறையிலே அங்கு நல்ல முறையிலே ரோடு வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை.

இன்றைக்கு சிறுவாணிக்குப் போகிற ரோட்டை எடுத்துக் கொண்டால், வழியில் அங்கே பெரிய தேவஸ்தலங்கள் இருக்கின்றன. பேரூர் என்ற ஒரு ஊர் இருக்கிறது. அந்த தேவஸ்தலத்திலே ஆருத்ரா தரிசனம் நடக்கும் போது பார்த்தால், ஜனங்கள் நெருக்கம்தான் அதிகமாக இருக்கும். பஸ் போக்குவரத்துக்கூட நடைபெற முடியாத அளவுக்கு ஜன நெருக்கம் அங்கு அப்படி அதிகமாக இருக்கும். இதற்குக் காரணம் அந்த தேவஸ்தலத்திற்குச் செல்லக்கூடிய ரோடுகள் அதிகமான அளவில் விரிவுபடுத்தப்படவில்லை. இந்தமாதிரி சமயங்களில் பஸ்கள் நகருக்குள்ளே வருவதுகூட கிடையாது. இந்த ரோட்டை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று டிஸ்டிரிக்ட் டெவலப்மெண்ட் கவுன்சிலிலேகூட குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதைப் பற்றி எவ்வித நடவடிக்கையும் எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே இந்த ரோடுகள் எல்லாம் இன்றைக்கு ஆருத்ரா தரிசனத்திற்கு போகும்போதும், அதைப்போல் மார்க்கி உத்தரத்திற்குப் போகும்போதும் ஜனங்கள் கஷ்டப்படக்கூடிய அளவிலே தான், பஸ்கள் நகருக்கு வெளியே நிற்கக்கூடிய அளவிலே தான், ஜன நெருக்கடி காரணத்தாலும், ரோடுகள் அகலப்படுத்தப்படாமல் இருப்பதாலும் இன்றைக்கு இருந்து கொண்டே வருகிறது. ஆகவே இதை அகலப்படுத்தி, பஸ் போக்குவரத்து காரணமாகப் போகக்கூடிய அளவிலே இதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு தடாகம் ரோட்டை எடுத்துக் கொண்டால், மெட்டல் சரியாகப் போடவில்லை. மண் போட்டு, ஜெல்லியை

[Sri N. Marudachalam] [23rd March 1961]

மேலே போட்டு தட்டிவிட்டுப் போய்விட்டார்கள். அந்த நிலையில்தான் தடாகம் ரோடு இருக்கிறது. நான் சொன்ன நான்கு ரோடுகளையும் உடனடியாகச் சரிப்படுத்த வேண்டும். அப்பொழுதுதான் அந்தப் பகுதியில் உள்ள ஜனங்களுக்கு போக்குவரத்திற்கு சௌகரியமாக இருக்கும். தொண்டாமத்து ரோடிலும் பல பள்ளங்கள் இருக்கின்றன. எந்த விதத்திலும் அந்த ரோட்டில் சௌகரியம் செய்யப்படவில்லை. பாலமும் கட்டப்படவில்லை. இந்த விதத்தில்தான் அந்தப் பகுதிகளில் ரோடுகள் இருக்கின்றன.

ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் ரோடுகளை பராமரிப்பதற்காகக் கூலி ஆட்கள் இருக்கிறார்கள். நூற்று ஐம்பது பேர்கள் இருக்கிறார்கள். அதில் 60 ஆண்களும், மற்றவர்கள் பெண்களுமாக இருக்கிறார்கள். பெண்களுக்கு மாதத்திற்கு ரூபாய் 29½ சம்பளம். ஆண்களுக்கு ரூபாய் 40 சம்பளம். இந்த சம்பளத்தைக் கொண்டு அவர்கள் வாழ்க்கை நடத்த முடியுமா? ரோடு பராமரிப்பதற்கு உற்சாகத்துடன் அவர்கள் வேலை செய்ய முடியுமா? அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும். அதோடு கூட 10 வருஷம், 12 வருஷமாக வேலை செய்தும் அவர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. 'டெம்பரரி'யாகத் தான் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய வேலையை நிரந்தரமாக்கவும், அவர்களுக்கு சம்பளத்தை அதிகப்படுத்திக் கொடுக்கவும், சர்க்கார் கொடுக்கும் எல்லா சலுகைகளையும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவும் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். அப்படி எடுத்தால்தான் ரோடு பராமரிப்பு தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே வேலை செய்வார்கள், உற்சாகத்தோடு வேலை செய்வார்கள். சில பெரிய சம்பளக்காரர்கள் பஞ்சப் படியை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். இந்தக் கூலி ஆட்களுக்கு பஞ்சப்படி என்பதை கிடையாது. 'பே கமிஷன்' கொடுத்த 5 ரூபாய் உயர்வும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை. அவர்களுக்கு பஞ்சப்படி கொடுக்கப்பட வேண்டும். 'பே கமிஷன்' அளித்த ரூபாய் 5 உயர்வும் அவர்களுக்குச் சேர்த்து அளிக்கவேண்டும். அந்தப் பகுதியிலே உள்ள பெரும்பாலான மக்கள் ஏழை மக்கள். ஆகவே, மராமத்து இலாகாவில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கும் அமைச்சர் அவர்கள் நிரந்தரமாக வேலை கொடுத்து, அதிகப்படியான சம்பளத்தையும் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நகரசபையில் சில ரோடுகள் இருக்கின்றன. அதைப் பராமரிப்பதற்கு முனிசிபாலிட்டிக்கு லோன் கொடுத்து, உடனடியாக ரோடுகளை விரிவுபடுத்துவதோடு அல்லாமல், அந்த ரோடுகளைச் சுத்தம் செய்ய வேண்டும். குடி தண்ணீர் வசதி சில கிராமங்களில் இல்லை. தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் இருக்கக்கூடிய கிராமங்களாக இருந்தாலும் சரி, ஜாதி வரிந்துகள் இருக்கக்கூடிய கிராமங்களாக இருந்தாலும் சரி, குடி தண்ணீர் வசதி இல்லாமல் ரொம்பவும் சூழ்மாக இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் 100 அடி, 200 அடியில் கிணறு தோண்டினால்கூட தண்ணீர் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கும். அந்தப் பகுதிக்குச் சிறுவாணித் தண்ணீரைக் கொண்டு வருவதற்கு சர்க்கார் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

நகரசபைக்கு பக்கத்தில் ஊருக்கு மத்தியிலே ஒரு குளம் இருக்கிறது. அந்தக் குளத்தை எடுத்துவிடவேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் மகஜர் கொடுத்திருக்கிறோம். அந்தக் குளம் இருப்பதினால் நகரத்தை விரிவுபடுத்த முடியவில்லை. அதனால் பாசன வசதி அதிகமாகவும் கிடையாது. 100 ஏக்கர் நிலத்திற்குத்தான் பாசன வசதி கிடைக்கிறது. அதற்குக் கூட வேறு ஏற்பாடு செய்துகொள்ளலாம். முத்தாங்குளத் திலிருந்து ஒரு பெரிய கால்வாய் வெட்டி பெரிய குளத்தில் கொண்டு வந்து சேர்த்துக் கொள்ளலாம்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : குளத்தை ஆழப்படுத்துவதற்குப் பற்றியும், குடி தண்ணீர் வசதி பற்றியும் அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்த டிமாண்டில் பேசுகிறார்கள். அது சம்பந்தமான டிமாண்டுகளெல்லாம் முடிவடைந்து விட்டன. இந்த டிமாண்டு ரோடு பராமரிப்பு சம்பந்தமானது. பெரு

23rd March 1961] [Sri P. Kakkan]

வழித்துறை, பொதுப்பணித் துறை சம்பந்தப்பட்ட மானியங்கள் இப்பொழுது கோரப்பட்டிருக்கின்றன. அது சம்பந்தமான விஷயங்களைத் தான் கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசவேண்டும்.

SRI N. MARUDACHALAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நான் ரோடு அகலப்படுத்துவது பற்றிதான் பேசினேன், குளத்தை ஆழப்படுத்துவதுபற்றி பேசவில்லை. அந்தக் குளத்தையே எடுத்துவிடவேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லுகிறோம்.

SRI K. ANBAZHAGAN : ஆண் ஏ பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர், ஸார், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிற அறிக்கையிலே இரண்டாவது பக்கத்திலே சிறிய பாசன வேலைகள், தேசிய நீர் வழங்கு சுகாதாரத் திட்ட வேலைகள், கிராம நீர் வழங்கு திட்ட வேலைகள் இவற்றிற்கு பெருவழி கிராமப்பணிகள் துறையினர் பொறுப்பேற்பர் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதற்கு மாறாக, அதைப்பற்றி இந்த விவாதத்திலே பேசக் கூடாது என்று சொல்லுவது எப்படி நியாயமாகும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : It is not a point of order but only a point of information.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் அன்பழகன் நன்றாக இந்த அறிக்கையைப் படித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பஞ்சாயத்து நிர்வாகத்தின் அமைப்பிற்குப் பொருந்தும் வகையில் பெய்யுடி சிப் என்ஜினியர் பதவி ஒன்றை ஏற்படுத்தி சிறிய பாசன வேலைகள், தேசிய நீர் வழங்கு சுகாதாரத் திட்ட வேலைகள் முதலியவைகள் அவருடைய மேற்பார்வையில் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்லுவது, குளத்தை மூடும்படியாகச் சொல்லுகிறார்கள்.

SRI N. MARUDACHALAM : இந்த குளத்தினால் அதிகப் பாசனம் கிடையாது. குளத்தை மூட வேண்டுமென்றுதான் மசஜர் (Petition) கொடுத்திருக்கிறோம். கனம் மந்திரி அவர்களும் அதை ஒத்துக்கொண்டு வந்திருக்கிறார்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கண்மாயை மூடுவதற்கு நான் ஒத்துக் கொண்டு வந்திருப்பதாக தயவு செய்து இந்த மன்றத்தில் தவறாகக் கூறவேண்டாம் என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : அம்மாதிரி சொல்லுவது தவறு.

SRI N. MARUDACHALAM : நகரத்தை விரிவுபடுத்துவதற்கு அந்தக் குளம் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. அப்படி 30-வது வார்டு இருக்கிறது. டவுன் இப்படி இருக்கிறது. இரண்டு பகுதியையும் இணைக்க முடியாமல் குறுக்கே குளம் இருக்கிறது. அதனால் பாசன வசதியும் அதிகமாக கிடையாது. முதலாளிகளுத்திலிருந்து ஒரு கால்வாய் வெட்டி பெரிய குளத் திற்குக் கொண்டு வந்து சேர்த்துவிடலாம். நகரத்தை விரிவுபடுத்துவதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதோடு நான் முன்பு குறிப்பிட்ட நான்கு ரோடுகளையும் துரிதமாக செப்பனிடவேண்டும். ரோடு சிப்பந்திகளுக்கு அதிகப் படியாக சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். அவர்களை நிரந்தர ஊழியர்களாக ஆக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI M. SELVARAJ : மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் இங்கு கோரப்பட்டிருக்கும் மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் மொட்டுப் பிரேமேனையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். குறிப்பாக சென்னையிலிருந்து மதுரை வரை

[Sri M. Selvaraj]

[23rd March 1961]

செல்லக்கூடிய டிரங்கு பாதையை எடுத்துக் கொண்டால் செங்கற்பட்டு மாவட்டம் வரையில் தான், அந்த எல்லை வரையில் தான் அந்தப் பாதை நன்றாக அகலப்படுத்தப்பட்டு இருக்கிறது. அதற்கு மேலாக செல்லக் கூடிய பகுதிகளில், அதிலும் குறிப்பாக தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அந்த எல்லைக்குட்பட்ட பாதைகள் அந்த அளவுக்கு அகலப்படுத்தப்படவில்லை. அந்தப் பகுதியிலுள்ள பாதை அபிவிருத்தி அடையாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த மாவட்ட வேலைகளைப் பொறுத்தவரையில் துரிதமாக அதற்கான நிதியை ஒதுக்கி பாதையை அகலப்படுத்தி, செப்பனிடவேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின் காரணமாகவும், போன ஆண்டு ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின் காரணமாகவும், குறிப்பாக விருத்தாசலம் சிதம்பரம், கடலூர் ஆகிய இடங்களில் பல பாதைகள் உடைப்பு கள் ஏற்பட்டு, பல பாலங்களும் அந்த அளவுக்கு பழுதடைந்திருக்கின்றன. அங்கேயுள்ள பாதைகள் இம்மாதிரி போகவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கின்றன. இதைப்பற்றி இந்த மாமன்றத்தில் பல தடவைகள் எடுத்துச் சொல்லியும் கூட, 1, 1½ ஆண்டுகள் ஆகியும் கூட அந்தப் பாதைகளை செப்ப னிடும் வேலை துரிதமாக நடைபெறவில்லை. அதற்கு என்னினியர் சொல்லும் முக்கிய காரணம் ரோடுகளுக்கு வேண்டிய கருங்கல் ஜெல்லி கள் போதுமான அளவுக்குக் கிடைக்கவில்லை என்பதுதான். நெய்வேலித் திட்டம் வந்தபிறகு அவர்கள் கருங்கல் ஜெல்லிகளை அதிக விலை கொடுத்து வாங்கிவிடுகிறார்கள். மேலும் தகுந்த கண்டிராக்டர்களும் கிடைப் பதில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு வேண்டிய ட்ரான்ஸ் போர்ட் பெவிலிலிஸ் இல்லை என்றும் சொல்லுகிறார்கள். உண்மையிலேயே இன்றைக்கு 16 ரூபாய் விற்பனை ஜல்லி எங்கள் மங்களேப்பேட்டை முதலிய பகுதிகளில் ரூபாய் 24-க்கு விற்கப்படும் நிலை இருக்கிறது. அந்த நிலை மையை உணர்ந்து ஓரளவு பாதைகள் போடவேண்டிய பொருள்கள் சலபமாகக் கிடைக்கச் செய்து, நல்ல கண்டிராக்டர்களை வைத்துப் பாதை களைப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நெய்வேலி திட்டத்திற்குப் பிறகு இந்த ஆண்டு அதிகமான எடையுள்ள மெஷின்கள் போவதால், சின்னச் சின்ன கல்வாட்டுகள், விரால் விறகின்றன. இப் பொழுதுதான் பாதைகளைத் திருப்பி விடுகிறார்கள். வரப்போகும் மழைக் காலங்களில், உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்காவிட்டால், உடைப்புகள் ஏற் பட்டு போக்குவரத்து பெரும் அளவுக்கு பாதிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். அதிலும் என் தொகுதியான விருத்தா சலம் பகுதியில் சிறுசிறு கிராமங்களுக்கு இணைப்புப் பாதைகள் அதிகமாக இல்லை. அதற்கான ஏற்பாடுகள் இந்த ஆண்டில் எடுக்க வில்லை. அதை உடனடியாக எடுக்க வேண்டும். நல்லூர் பள்ளக்கிலிருந்து, பல தீர்மானங் கள் அனுப்பியிருக்கிறோம். பெண்டைத்திலிருந்து 9 மைலுக்கு முதலில் ஆர். டி. டிராப்ட்மெண்டில் ஒரு மண் பாதை போடப்பார்க்கள். அதற்கு மேல் ஒன்றும் செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். அதை உடனடியாகச் செய் தால் கும்பகோணத்திற்குப் போக ஒரு ஷார்ட் பாதையாக இருக்கும்; 20, 30 மைல்கள் குறையும்.

இந்த இலாகாவில் கீழ்த்தர சிப்பந்திகளுக்கு, பே கமிஷன் சிபாரிசு கள்படி சம்பள உயர்வுகள் சரிவர அமுலுக்குக் கொண்டு வரவில்லை. அதைக் கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

விருத்தாசலம் நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில், நகரத்தின் நடுவில் மணிமுத்தாறு ஓடுகிறது. அங்கே ஒரு பாலம் இருக்கிறது. இப்பொழுது அதன் மேல் ஒரு பஸ் நுழைந்தால், பக்கத்திலே கூட மக்கள் நடப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. மற்றபடி குதிரை வண்டியோ, வேறு பல்லோ போகமுடியாது. இரண்டாவது திட்ட காலத்தில் இரண்டே முக்கால் வச்ச ரூபாயில் வேலை செய்வதாக இருந்து அது கைவிடப்பட்டிருக்கிறது. அதை மேலும் ஆராய்ந்து அந்த வேலையைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஏற்கனவே அமைச்சரவர்கள், போன ஆண்டு

23rd March 1961]

[Sri M. Selvaraj]

என்று நினைக்கிறேன். கடலுருக்கு வந்தபோது, மாவட்ட அதிகாரிகளையும் வாவழைத்து, மக்கள் சொன்ன குறைகளை எடுத்துக் காட்டி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதன் பேரில் அதிகாரிகள் ட்ரிலிங் ஆப்பரேஷன் செய்து, எந்த அளவுக்கு அந்த ஆற்றில் மணல், களிமண் இருக்கிறது என்று பார்த்தார்கள் அதன் பிறகு அது கைவிடப்பட்டிருக்கிறது. நாலு அடி அகலம் கடலுரில் செய்தது போல, இங்கேயும் அகலப்படுத்தினால், ஐனங்கள் நடக்கப் பெரிய உதவியாக இருக்கும். அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : ஸார், போக்கு வரத்து சம்பந்தப் பட்ட பிரச்சினையிலே, இன்றைக்குப் பெரிய அளவுக்கு நாட்டிலேயே நம் ராஜ்யத்திலேதான் ரோடு போக்குவரத்து நல்ல முறையிலே அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று பெருமைப் படக்கூடிய அளவுக்கு இருந்த போதிலும், 100-க்கு 80 பேர் இருக்கக் கூடிய கிராமங்களிலே, ஒரு கிராமத்திற்கும் பக்கத்து நகரத்திற்கும் தொடர்பு இருக்கும் அளவில் ரோடு வசதிகள் இல்லாத காரணத்தால், கிராம மக்கள் எந்த அளவுக்குக் கஷ்டப் படுகிறார்கள், பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பது கனம் அமைச்சரவர்களுக்கும் தெரிந்த விஷயம்தான். முக்கியமாக கிராமங்களுக்கு ரோடு போடுவதில் தீவிர கவனம் செலுத்தப்படவேண்டும். அப்படி இன்றைக்குச் செலுத்தப்படவில்லை என்பதை ஞாபகத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஒரு கிராமத்திலிருந்து நகரத்திற்குப் போகவேண்டுமானால் பல கிராமங்களிலிமிருந்து இரண்டு மூன்று பஸ்கள் மாறிமாறி ஏறிப் பிரயாணம் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் நாங்கள் அங்கே பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஒபன் பண்ண வேண்டுமானால் அங்கே மெட்டல் ரோடுகள் இல்லை என்கிற அளவுக்கு 3,000 4,000 5,000 என்று ஜனத்தொகை இருக்கும் கிராமங்களுக்கு கூட நிலைமை இருக்கிறது என்பதையும் அமைச்சர் ஞாபகத்திற்குக் கொண்டு வர ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே, அம்மாதிரி கிராமங்களுக்கு போக்கு வரத்து சாதனங்களை உடனடியாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்றைக்கு பஸ் போக்கு வரத்து ஏற்பட்டால் மாதிரிப் போதாது. இன்றைக்கு எந்த எந்தப் பாதைகளில் பஸ் போகிறதோ அந்த ரோடுகளையெல்லாம் தார் ரோடுகளாகச் செய்வதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும் மூன்றாவது திட்ட காலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து ரோடுகள் தார் போட ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருந்த போதிலும் இப்பொழுது பார் கிடைக்கவில்லை. ப்ளாக் மார்க்கெட்டில்தான் வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே பல போக்கு வரத்தும் ஸ்தம்பித்து விடும். ஆகவே இந்த ரோடுகளுக்குத் உடனடியாகத் தார் போட்டால் நல்லதாக இருக்கும் என்பதை ஞாபகப் படுத்த விரும்புகிறேன்.

ஆந்திராவிலிருந்து நம் ராஜ்யத்தோடு சேர்ந்திருக்கும் பகுதியில் உள்ள கிராமங்கள் ரொம்பவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. அந்தக் கிராமங்களிலே ரோடு என்பதே கிடையாது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். ஆந்திராவிலிருந்து நம்மோடு சேர்ந்திருக்கும் பகுதிகளுக்கு ரோடு போட விசேஷ கவனம் செலுத்துவோம், விசேஷமாக அதற்குப் பணத்தை ஒதுக்குவோம், ரோடுகளைப் போடுவோம் என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனாலும் 15,000 ஜனத்தொகை உள்ள பகுதிகளும் கவனிக்கப்படவில்லை. அதை உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

மெட்ராஸ் டு கேப் என்ற கோஸ்டல் ரோடு போடுவதாகச் சொல்லப் பட்டது. அது எந்த வகையில் செய்தாலும் நேஷனல் ஹைவே ஸாகப் போடுவதாக இருந்தாலும் அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். காரணம் என்ன வென்றால் இன்றைக்கு சமுத்திரக் கரை ஓர மக்கள் காலையில் கடல் மேல் சென்று

[Sri V. K. Kothandaraman] [23rd March 1961]

மாலையில் மீன்களைப் பிடித்து வந்தாலும் அவர்களுக்கு அதன் விற்பனையால் நல்ல வருமானம் வரக்கூடியதாக இருந்தாலும் அதன் பலனை அவர்கள் அடையமுடியாத நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள். ஏனென்றால் அவர்கள் தாங்கள் பிடித்து வந்த மீன்களைப் பல இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்லும் வகையில் ரோடு வசதிகள் இல்லை. அதனால் மற்ற வர்கள் அவர்களுடமிருந்து குறைந்த விலையில் வாங்கி மற்ற இடங்களுக்கு எப்படியோ எடுத்துச் சென்று அதன் லாபத்தை, முழுப் பலனை அடையும் நிலையில்தான் இருக்கிறது. ஏழை மக்கள் தங்கள் உழைப்பின் பலனை அடையமுடியவில்லை என்கிற நிலைமைதான் இருக்கிறது. மீனவர்களை முன்னேறச் செய்ய அதைச் செய்கிறோம், இதைச் செய்கிறோம் என்று சொன்னால் போதாது. அவர்களுக்கு ரோடு வசதி கொடுப்பதன் மூலமாகத்தான் அவர்கள் பிடித்து வந்த மீன்களின் விற்பனையினால் முழுப்பலனையும் அடைய முடியும் என்பதை உணரவேண்டும்.

இன்றைக்கு திருச்சி ஜில்லாவிலே குறிப்பாக திருச்சி நகரத்திலே இரண்டு சூபரிண்டென்டின் எஞ்சினியர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறேன். அவர்களில் ஒருவர் திருநெல்வேலிக்கும் மற்றவர் திருச்சிக்கும் என்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஒருவரை ஒரு இடத்திற்கு என்று நியமித்து விட்டு அங்கு கட்டட வசதி இல்லை என்று இங்கே திருச்சியில் வைத்தால் என்ன பிரயோஜனம்? கட்டடம் இல்லாவிட்டால் வேறு ஏதாவது ஏற்பாடு செய்து ஒரு கட்டடத்தை வாடகைக்கு வாங்கி அவரைத் திருநெல்வேலியிலேயே வைத்து அவர் ஆபீஸ் அங்கேயே வைக்கப் பட வேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டும். அதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். அப்பொழுதுதான் போக்குவரத்தைப் பராமரிக்க அவரால் முடியும். மேலும் திருநெல்வேலி எஸ். ஈ. இன்றைக்கு திருச்சியில் இருப்பதால் பலவகையிலும் நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகத்தான் இருக்கும். வேலைகளும் துரிதமாக நடப்பதில்லை. ஆகவே இந்த விஷயத்தில் தீவிரக் கவனம் செலுத்தி அந்த எஸ். ஈ.யை திருநெல்வேலியில் இருக்கச் செய்ய தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதே போன்று, சென்ற ஆண்டு பட்ஜெட் கூட்டத்திலேயே நான் சொல்லியிருக்கிறேன், இந்த இலாகாவில் பல ஊழல்கள் இருக்கின்றன என்று. உடனே நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று சொல்லி அமைச்சரவர்கள் சொன்ன பிரகாரம் அதைப்பற்றி எழுதியும் கொடுத்தேன். அடுத்து என்ன செய்தார்கள் என்பது ஒன்றும் தெரியவில்லை. செங்கல்பட்டு செக்ஷனிலே தார் திருட்டுப் போனதாகத் தெரிவித்ததில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது; மெட்ராஸ் நார்த் செக்ஷனிலே அம்மாதிரிப் பல ஊழல்கள் சம்பந்தமாக என்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன என்பது போன்ற தகவல்கள் ஒன்றும் நமக்குக் கிடையாது. லைட்டர் வந்ததற்கு, 'வந்தது, உடனே நடவடிக்கை எடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம்' என்று சொல்லப்பட்டதே யொழிய, ஆறு மாதத்திற்கு மேலே ஆகப் போகிறது, இது வரையில் என்ன ஆயிற்று என்று தெரியாது. எந்த ஒரு துறையாக இருந்தாலும் வருஷக் கணக்கில் விசாரணை செய்து கொண்டு உடனுக்குடன் நடவடிக்கை எடுக்க முடியாத அளவுக்கு நிலைமை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். வருஷக் கணக்கில் நீடிக்கவிட்டு, ஸஸ்பென்ஷனில் வைத்து சம்பளம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு, கடைசியில் நிலைமை என்ன என்றால் 'விசாரணை செய்யப்பட்டது, போதுமான ஆதாரங்கள் இல்லாத காரணத்தினால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது' என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு இன்றைய தினம் நிலைமை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : ஆதாரம் இல்லாவிட்டாலும் தண்டிக்க வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர் சொல்லுகிறாரா?

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : ஆதாரம் இல்லாவிட்டாலும் தண்டிக்க வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. யுலே பாக்டிக்ஸ், அதாவது நாளை நீட்டி தட்டிக் கழித்து ஒன்றும் இல்லாமல்

23rd March 1961] [Sri V. K. Kothandaraman]

செய்துவிடும் ஏற்பாட்டைத்தான் சொல்லுகிறேன். கவனித்து ஆதாரம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று உடன் விசாரணை செய்து உடனுக்குடன் நடக்க வேண்டும் என்பது எனது கருத்து. யார் எது எழுதிக் கொடுத்தாலும் உடனே தண்டிக்க வேண்டும் என்று நான் விரும்ப மாட்டேன், சொல்லவும் மாட்டேன், நீங்களும் அந்த மாதிரி செய்ய மாட்டீர்கள் என்று தெரியும். நாள் கடத்தக் கூடாது. நாள் கடத்துவதால் எந்த வித நடவடிக்கையையும் எடுக்க உதவிகரமாக இருக்காது என்றுதான் சொல்லுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக குடியாத்தம் தாலுக்காவில் ரோடு போட இடம் கொடுக்க மாட்டேன் என்று சொல்லப்படுகிறது. நீங்கள் சொல்லி வாங்கிக் கொடுங்கள் என்று பல காரணங்கள் காட்டப்படுகின்றன. கிராம மக்களே 'பணம் கொடுக்கிறோம், இதை அக்வயர் செய்து கொடுங்கள்' என்று சொல்லிக் கொண்டு வந்த போதிலும், வசதி படைத்த பெரிய மனிதராக இருப்பதால் அவர்கள் நிலத்தில் கை வைக்கப் பயப்படும் நிலையில் இருக்கிற நமது சர்க்கார் 10—15 வருஷ காலமாக குடியாத்தம் தாலுக்காவில் மாச்சம்பட்டு கிராமத்தில் ரோடு போடுவதில் ரோடைக்கூட நாங்களே போட்டுக்கொள்கிறோம் என்று சொல்லும் அளவுக்கு முன் வந்தும் அந்த இடத்தை வாங்கிக் கொடுக்கும் நிலைமை கிடையாது. எழைப்பட்டவரை இருந்தால் உடன் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. வசதி படைத்தவரை இருந்தால் கிட்டப் போக முடியாது என்று தட்டிக் கழிக்கும் நிலைமை இருந்து வருகிறது என்பதைப் பார்க்கிறோம்.

அதே போன்று அரவட்டா மலையின் மேல் மூன்று கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அந்த ஊர்களுக்குப் பாதை போட வேண்டுமென்று சொன்னால் காட்டிலாகா 'நாங்கள் போட முடியாது, மராமத்து இலாகாதான் போட வேண்டும்' என்று சொல்லுகிறார்கள். மராமத்து இலாகா 'எங்க ளிடம் பணம் இல்லை, காட்டிலாகாதான் போட வேண்டும்' என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி இரண்டு ஆட்டிலே ஒட்டிய குட்டி மாதிரி இருக்கிறது. யாரும் கவனிக்காது இருக்கிறார்கள். இரண்டு அமைச்சருக்கும் சண்டை, தகராறு என்று நான் பிரிக்கவில்லை—அந்த மாதிரி சொல்லவில்லை. எங்களுக்குள் தகராறு கிடையாது, அந்த அர்த்தத்தில் பிரிக்கக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். இந்தப் பாதையைப் போட்டுத் தர வேண்டுமென்று மூன்று வருஷங்களுக்கு முன்னாலிருந்து கேட்டு வரப்படுகிறது. மலைமேல் இருப்பவர்களுக்கு உணவுப் பொருள்கள் மற்றும் அத்தியாவசியமான சகல சாமான்களும் கழுவை மேல் ஏற்றிக்கொண்டு கீழேயிருந்து மேலே கொண்டு போக வேண்டும், மேலேயிருந்து கீழே வர வேண்டும் என்ற நிலைமை இருப்பது வருத்தப்படக் கூடிய விஷயம். ஆகவேதான் அந்த ரோடு போடவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஒரு லட்சத்து இருபது ஆயிரம் ரூபாய் செலவு ஆகிறது, அவ்வளவு பெரிய தொகையைச் செலவு செய்துபோடத் தயாராக இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை இருக்குமானால் அந்த மலைமேல் இருக்கக்கூடிய 2,000-க்கும் அதிகமாக மக்கள் காலமெல்லாம் கஷ்டப்பட வேண்டுமா? போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இதே நிலைமை இருக்க வேண்டுமா? வெள்ளைக்காரர்கள் காலத்தில் போட்டு விடப்பட்ட பாதை இருக்கிறது. ஆந்திரா பகுதியில் 36 அடி போட்டு விட்டிருக்கிறார்கள். அதையே திருப்பிவிட வேண்டியதற்கான மராமத்து அமைச்சரிடத்தில் இதைப் பற்றிப் பேசியாகி விட்டது. காட்டிலாகா அமைச்சரிடத்தில் பேசியாகி விட்டது. அதிகாரிகளிடத்தில் பேசியாகி விட்டது. அதிகாரிகள் இந்தப் பாதையைப் போட விரும்புகிறார்கள். அமைச்சர்கள் தான் 'இவ்வளவு பெரிய தொகையை ஏன் செலவழிக்கவேண்டும், மலைமேல் பாதையைப் போட இவ்வளவு ஏன் செலவழிக்கவேண்டும்' என்று நினைக்கிறார்கள் என்று காலையில் கேள்விக்குப் பதில் சொல்லியதிலிருந்து தெரிகிறது. அந்த மாதிரி எண்ணம் இருக்கக் கூடாது. தாழ்த்தப்பட்டவர்களை விடப் பின் தங்கியிருக்கும் மக்கள் அவர்கள். அவர்களுக்கு நாங்கள் அதிகத் தொகை செலவழிக்கிறோம், மத்திய சர்க்கார் கூட கிராண்ட் கொடுக்கிறார்கள், லோன்கள் கொடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லக் கூடிய இந்த நேரத்தில், இந்த ஹில் ட்ரைப்ஸுக்கு ரோடு போட்டுக்

[Sri V. K. Kothandaraman] [23rd March 1961]

கொடுக்கும் நிலைமை இல்லாமலிருந்தால் அது மிகவும் வருத்தப்பட வேண்டிய விஷயம் என்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தாழ்மையோடு தெரிவித்துக்கொண்டு அவ்வடலா மலைவாசிகளுக்கு ரோடைப் போடவேண்டுமென்றும், அதே போன்று பேர்ணும்பட்டிலிருந்து போக்க கூடிய ரோடையும் மெட்டல் ரோடாகப் போட்டு வசதிசெய்து கொடுக்கவேண்டுமென்றும் ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

1954-ம் வருஷ உப தேர்தலில் கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நின்று போட்டியிட்டபோது 'காமராஜ் அவர்களுக்கு ஒட்டு போடுங்கள், அவர் ஜெயித்து வந்தவுடனே இந்த ரோடைப் போடுகிறோம்' என்று சொல்லி ஒட்டு வாங்கப்பட்டது. இன்றைக்கு நான் போனால் என்ன கேட்கிறார்கள் என்றால், "அவர்கள் வந்தார்கள், இப்போது நீங்கள் கேட்கிறீர்கள், ஆணைப்பட்ட முதல் அமைச்சராலேயே ஒன்றும் நடக்கவில்லையென்றால் நீங்கள் என்ன செய்ய முடியும்? அதிலும் நீங்கள் எதிர் கட்சிக்காரர்கள்" என்று கேள்வி கேட்கும் நிலைமை ஏற்பட்டு தவறான எண்ணம் உண்டாகும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே . . .

THE HON. SRI P. KAKKAN : அந்த மாதிரி ஜனங்கள் கேட்கிறார்கள் என்று அந்தப் பிரச்சுததை இங்கே செய்கிறீர்கள் போல இருக்கிறது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : அந்தப் பகுதிக்கு அமைச்சர் அவர்களே வந்தால் அமைச்சர் அவர்களையே கேட்கிறார்களா இல்லையா என்று தெரிந்துகொள்ள முடியும். அப்போதும் அமைச்சர் என்ன சொல்லுவார் என்றால், அங்கத்தினர் தூண்டி விட்டாற்போல் இருக்கிறது. எழுதிக் கொடுத்து கொடுங்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார், ஆகையால் தான் கொண்டு வந்தார்கள், இல்லையென்றால் கொண்டுவர மாட்டார்கள் என்று சொல்லலாம். ஆகக்கூடி மக்கள் பலன் அடையவேண்டும். நல்ல முறையில் போக்குவரத்து இருக்க வேண்டும் என்கிற காரணத்தினால்தான் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேனே தவிர நான் சொல்லி வாங்கிக் கொடுத்தேன் என்ற பெயர் எனக்கு வேண்டாம். அமைச்சரிடம் சொல்லியவுடன் முடிவு எடுத்து போட்டுக் கொடுத்தால் கரெடிட் பூராவும் அமைச்சருக்கே இருக்கட்டும், அதை நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயார் என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். இந்த ரோடுகளை உடனடியாக கவனம் செலுத்திப் போட்டுக்கொடுக்கவேண்டுமென்றும் புதிதாக எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் ரோடு வசதி கொடுக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. N. PALANISWAMI GOUNDER : கனம் உதவிசபா நாயகர் அவர்களே, இன்றைய தினம் ரோடு போக்குவரத்து மான்யத்தை நான் மண்பூர்வமாக - ஆதரிக்கிறேன். நமது குடியரசு நாட்டிலே மற்ற ராஜ்யங்களைக் காட்டிலும் ரோடு போக்குவரத்து சிறந்து இருப்பதைப் பற்றிப் பாராட்டியாக வேண்டும். நம் நாடு சுதந்திரம் பெற்ற பிறகு நமது ராஜ்யத்தில் இரண்டு ஸ்தாபனங்கள் மற்ற ராஜ்யங்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கின்றன - ஒன்று மின்சாரம், இரண்டாவது ரோடு போக்குவரத்து. மற்ற ராஜ்யங்களுக்கெல்லாம் இந்த ராஜ்யம் வழிகாட்டியாக இருப்பதைப் பற்றி நாம் பெருமைப்படவேண்டும். அதற்காக அமைச்சர், காரியதரிசி, பிரதம என்ஜினீயர், மற்ற என்ஜினீயர்கள் எல்லோரையும் பாராட்டுகிறேன். நாம் சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு, கடந்த 10-12 ஆண்டுகளில் ரோடு போக்குவரத்து நல்ல முறையில் செனகரியமாக இருக்கிறது. நம் ராஜ்யத்தைப் பார்க்கும்போது மற்ற ராஜ்யங்களெல்லாம் பார்த்துப் பொருமைப்படும் முறையில் இருக்கிறது. அதற்காக நான் நமது சர்க்காரைப் பாராட்டுகிறேன்.

ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்ட் ரோடுகள் நகரங்களில் செல்லும்பேரது ரொம்பவும் பழுதடைந்திருக்கிறது. வெளியிலே இருப்பதை விட நகரங்களில் உள்ள ரோடுகள், திருப்பூர், கோயம்புத்தூர் போன்ற நகரங்களில் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. நகரங்களில் ரோடுகளில் இரு பக்கங்களிலும் கடைகள் எனக்ரோச்மெண்ட் செய்து போக்குவரத்துக்கு வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. இந்த எனக்ரோச்மெண்ட் இல்லாமல், அகலப்ப

23rd March 1961]

[Sri K. N. Palaniswami Gounder]

படுத்தி தார் ரோடு அல்லது கான்கிரீட் ரோடு போட முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். நகர பஸ்கள் இருக்கக் கூடிய இடங்களில் பஸ் ஸ்டாப்புகளை அதிகமாக அமைக்கவேண்டும். இந்த விஷயத்தில் சில இடங்களில் நகரசபை ஏற்பாடு செய்கிறது. அதோடு கூட சர்க்கார் உதவித் தொகை கொடுத்து எல்லா இடங்களிலும் நல்ல பஸ் ஸ்டாப்புகளையும் ஷெட்ருகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். இன்றைக்குப் பல ரோடுகளை டிரங்க் ரோடாக மாற்றுகிறார்கள். அப்படிச் செய்யும்போது அங்கு பாலங்களும் அமைக்கிறார்கள். அவ்வாறு அவசியத்தில் ஒரு பாலம் அமைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலம் கட்டுவதற்கு லட்சம் ரூபாய் செலவாயிற்று. கோயம்பத்தூரில் இருந்து சென்னைக்கு வருவதற்கு சேலம், உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக வரவேண்டும். ஆகையால் சேலம் உளுந்தூர் பேட்டை வழியாக சென்னைக்கு வரும் ரோட்டை டிரங்க் ரோட்டாகச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இது போல் கோயம்பத்தூரில் இருந்து கோளாவிற்கு வரும் ரோட்டையும் டிரங்க் ரோட்டாகச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

தவிர ஹைவேஸ், டிபார்ட்மென்ட் அசிஸ்டன்ட் என்ஜினியருக்கும் 100 மைல் ஜூனியர்ஷிபுடன் இருப்பதால் ஜீப் கொடுத்து வருகிறார்கள். அவர்கள் போகக்கூடிய ரோடுகள் சரிவர இல்லாததினால் காரில் போகமுடியாது; ஜீப்பில்தான் போக வேண்டும். ஆகையால், இந்த ரோட்டுகளை சீர்படுத்தி அவர்களுக்குக் கார் வாங்குவதற்கு லோன் வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்னும் அவர்களுக்கு வீட்டுவசதியும் செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பரம்பிகுளம் பிராஜக்ட், கீழ் பவானிப்ராஜக்ட் நிறைவேற்றப்படும் நேரத்தில் அவர்களுக்கு வீட்டுவசதி செய்து கொடுத்தார்கள். இதumாதிரி டிவிஷனல் அசிஸ்டன்ட் என்ஜினியர்களுக்கும் வீடுகள் இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால் அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதைத் தவிர இந்த டிபார்ட்மென்ட்டில் இருப்பவர்கள் எல்லாம் நன்றாக வேலை செய்துவருகிறார்கள். குறை ஒன்றும் சொல்வதற்கில்லை. கனம் அமைச்சர் அவர்களும் டிபார்ட்மென்ட் என்ஜினியர்களும் இன்னும் அதிக உற்சாகத்துடன் வேலை செய்வார்கள் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

***Sri A. CHIDAMBARANATHA NADAR :** கனம் தலைவர் அவர்களே, நமது பொது மராமத்து அமைச்சர் அவர்கள் கொணுவேந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்துச் சிலவார்த்தைகள் சொல்லவிரும்புகிறேன். உண்மையாகவே ஸ்ரீமான் கக்கன் அவர்களைப்பற்றி சொன்னால் இந்த நிர்வாகத்தை நடத்துவதற்கு மிகத் திறம் பெற்றவரும், எல்லோருக்கும் பொருத்தமான முறையில் நடக்கும் ஒரு பெரிய மனிதர். இதை எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள்கூட ஒப்புக் கொள்வார்கள் என்ற பெரும் நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. அவர்களுடைய தலைமையின்கீழ் நடத்திச்செல்வதற்குப் பெரும் துணைபுரிகிறது ஒரு சக்தி. அந்தச் சக்திதான் ஸ்ரீ ஈ. பி. ராயப்பா என்றால் மிகையாகாது. ஸ்ரீ ஈ. பி. ராயப்பா ஒரு மிலிடரி மேன் என்று சொல்வார்கள். அவர்களுடன் நெருங்கிப் பழகி இருந்ததால் அவரைப்பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். இவர்களிடத்தில் சென்று அந்தந்தத் தேவைகளைப் பற்றிச் சொன்னால் உடனடியாக அந்தந்த ஆபீசர்களைக் கலந்தாலோசித்து திட்டவட்டமாகக் காரியம் நடக்கும், நடக்காது என்று சொல்லிவிடுவார். இவ்வாறு நல்லமுறையில் நடத்திவரும் அந்த டிபார்ட்மென்ட் அதிகாரியை மனமார வாயார வாழ்த்தாமல் இருக்கமுடியாது. அவர்களின்கீழ் வேலை பார்க்கும் பொதுமராமத்து சீப் என்ஜினியர் ஆக இருந்தாலும் சரி, ஹைவேஸ் சீப் என்ஜினியராக இருந்தாலும் சரி எல்லோருக்கும் பொருத்தமான முறையில் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். சென்னையைப் பற்றி அயல் மாநிலக்காரர்கள் இந்த அதிகாரிகளைப்பற்றிச் சொல்லும் போது இங்கு உள்ள பழைய பியூராக்கிரடிக் டைப் மாரலில்லை என்று சொல்லுவார்கள். ஆனால் இம்மாதிரி இல்லாமல் அதிகாரிகள் நல்ல

10
a.m.

[Sri A. Chidambaranatha Nadar] [23rd March 1961]

முறையில் நம்முடைய தேவைகளுக்குச் செவி சாய்த்து நல்லமுறையிலே நடவடிக்கை எடுத்துவருகிறார்கள் பணிபுரிகிறார்கள், என்று சொல்லும்போது நான் உண்மையிலே பெருமைப்படுகிறேன்.

இன்னொன்று, ஸ்ரீமான் ராமய்யா அவர்கள் தலைமை தாங்கி நடத்தி வரும் எலக்ட்ரிசிட்டி டிபார்ட்மென்ட். இதை மிகவும் திறமையாக நடத்திச் செல்கிறது. எதிர்க்கட்சி அன்பர்களும் நன்றாக நடக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அந்த முறையிலே அவர்களுடைய தலைமையில் அந்த டிபார்ட்மென்ட் நடந்துவருகிறதென்றால் அது பாராட்டக்கூடிய விஷயம். காங்கிரஸ்காரர்கள் வேண்டும், காங்கிரஸ்காரர்கள் அல்லாதார் கூடாது என்ற மனப்பான்மை அவர்களுக்குக் கிடையாது. அதற்காக அவர்களை மிகமிகப் பாராட்டுகிறேன். நமது அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறார்களே அவர்களுக்கு பெரிய குணம் உண்டு. யார் போய்ச் சொன்னாலும் இந்தக் காரியம் ஆகவேண்டுமென்று, அதற்கு அவர்கள் தடங்கல் ஒன்றும் சொல்வது கிடையாது. அவர்களுடைய சக்திக்குத் தக்கவாறு வெற்றிபெறும் அளவில் நல்ல மனப்பான்மைக் கொண்டு கவனம் செலுத்துவார்கள். ஒருகாலத்தில் நான் திரு-கொச்சியில் மந்திரியாக இருந்த அனுபவத்தினால் இவரைப் பார்க்கும்போது உண்மையாகவே மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

சில நண்பர்கள் கோஸ்டல் ரோட்டுகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அன்பு ஸ்ரீ கோதண்டராமன் அவர்களும் கோஸ்டல் ரோட்டு போடவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். உண்மையாகவே இது நாட்டுக்கு மிகவும் அவசியம். திரு-கொச்சி ராஜ்யத்தில் இருக்கும்போது 28 மைல் தூரம் ஒரு கோஸ்டல் ரோட்டு நாங்கள் போட்டோம். இந்த ரோடு வெவ்நி புரத்திலிருந்து நாடார் உவரி செல்கின்றது. அதற்கு 60 அடி வீதி என்று நினைக்கிறேன். இப்பொழுது இவர்கள் கோஸ்டல் ரோட்டுகளை அமைப்பது பற்றி நான் பெருமைப்படுகிறேன். மேலும் இங்கு உப்பாறு, நாட்டாறு, அனுமந்தநதி போகிறது. இம்முன்று நதிகளினிம்தும் பாலங்கள் கட்டுவதற்கு ஆணை பிறப்பித்திருந்தது. அந்த நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டதற்கு உண்மையிலே நான் பெருமைப்படுகிறேன். இதனால் எங்கள் மாவட்டத்தில் பெரிய வசதி உண்டு. எனக்கு இந்த டிபார்ட்மென்டைப்பற்றிக் குறை சொல்வதற்கு ஒன்றுமே கிடையாது. என்னுடைய மாவட்டத்தில் ரயட்ஸ் ரோட்டு இருக்கிறது. அது 22 அடி தான் இருக்கிறது.

அன்றுள்ள சர்க்கார் 22 அடியில் ரோடு போட்டிருந்தாலும் இன்று ஜனநெருக்கடி அதிகமாக அதிகமாக 1951-ல் உள்ள ஜனத்தொகையை அனுசரித்து 8,50,000 பேர்கள் எங்கள் மாவட்டத்தில் இருந்தார்கள். இன்று 2 லட்சம் கூடியிருப்பதைக் கண்டு உண்மையில் நான் பெருமைப்படுகிறேன், சர்க்கார் அதை ஆதரிக்காமல் இருந்தாலும் கூட. ஆக, ஜனநெருக்கடி அதிகமாகும் போது ரோடுகள் தக்கபடி விரிவாக்கப்பட வேண்டும், அப்படி விரிவாக்கிக் கொண்டு வருகிறார்கள் என்பதை நான் அறிவேன். எங்கள் மாவட்டத்திலுள்ள அத்தனை ரோடுகளும் விரிவாக்கப் படவேண்டும். கடைசியாக, சில ரோடுகளில் பாலங்கள் இல்லாமல் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட இடங்களைக் கவனித்து துரிதமாக வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு புன்னியமாண முறையில் மக்களுக்கு நல்ல ஸ்திதியில் நல்ல மனப்பன்மையோடு வேலை செய்யக் கூடிய இந்த இலாகாவைப் பெரிதும் பாராட்டி உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*SRI V. SUBBIAH : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து குறிப்பாக கிராமப் பகுதிகளில் ரோடுகள் இன்றையதினம் எப்படிக்க காட்சியளிக்கின்றன என்பதை விளக்க விரும்புகிறேன். இன்று, எட்டு மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ரோடுகள் கிராமப் பஞ்சாயத்து யூனியன்களிடம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. திருநெல்வேலி ஜில்லாவை எடுத்துக் கொண்டால், அங்குள்ள கிராம ரோடுகள் அநேக ஆண்டுகளாக பராமரிப்பற்ற தன்மையில் தான் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளை எடுத்துப் பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்ஸில்களிடம் கொடுத்தால் என்ன ஏற்படுகிறதென்றால் அவர்கள் அவைகளைப் பராமரிக்க வழியற்ற நிலையில் என்ன

23rd March 1961] [Sri V. Subbiah]

செய்வது என்று தெரியாமல் அப்படியே போட்டுவிட்டார்கள். எட்டு மைல் தூரம் ஒரு பஞ்சாயத்து யூனியனுக்குக் கொடுப்பதென்றால், அவர்களால் அதில் ஒன்றுமே செய்ய முடியவில்லை. பஞ்சாயத்துகளுக்குக் கொடுப்பது 2 மைல்களுக்குமேல் இருக்கக்கூடாது. அரசாங்கம் நிதி உதவியளித்தாலும் பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்ஸில்கள் செய்வதற்குத் திறன்ற முறையில், எந்தெந்தத் தலைப்புகளில் எதை எதைக் கொண்டு போய்ச் சேர்ப்பது என்று புரியாமல் செயல் படாமலே இருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளைப் பெருக்கத்தால் பல ரோடுகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கோவில் பட்டி, ஏழாயிரம் மனை ரோடு எட்டு மைல் தூரம் மெட்டலாக்கப்பட்டும், சில்லரை கல்வட்டுகளும் முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன; கோவில் பட்டியில் இருந்து சாத்தாருக்கு 14 மைல் தூரம் செல்ல வேண்டும்; அதிலிருந்து பத்து மைல் பேரூஸ் ஏழாயிரம் மனைக்கு போக முடியும். அது ராமநாதபுரம் ஜில்லாவோடு இணைக்கக் கூடியதொன்றாகும். நமது ராஜ்யத்தில் உள்ள பெரிய ரோடுகளில், இந்த ஏழாயிரம் மனை ரோடு பெரிய வியாபார ஸ்தல ரோடு. சிவகாசியோடும் இணைக்கக் கூடியது கோவில்பட்டியை. இடையில் பல கிராமங்கள் இருக்கின்றன. வாழை, தென்னை, கரும்பு, புகையிலை போன்ற பணப்பொருள்கள் உற்பத்தியாகும் கிராமங்களை இணைக்கக்கூடியது. சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தால் இந்த ரோடு எடுக்கப்பட்டு விட்டது. அந்த ரோடை ரிப்பெயர் செய்ய பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்ஸிலோ அல்லது ஜில்லா போர்டோ ஒரு வித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. மண் போடும் அளவில்கூட செயலற்ற தன்மையில்தான் இருக்கிறது. ஜே. ஈ. அவர்கள் அதைப் பார்க்கப் போகும்போது அவர்களால் ஒரு மைலுக்கு அப்புறம் போக முடியவில்லை. ஜீப் கூட போக முடியாத அளவில்தான் அங்கு ரோடுகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, எட்டு மைல்களுக்கு மேல் உள்ளதை அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்தவேண்டும். கப்பல் ஓட்டிய தமிழன் பிறந்த ஓட்டப் பிடாரத்திலிருந்து கோவில்பட்டிக்கு பசுவந்தானை மார்க்கம் ஒரு ரோடு செல்கிறது. அந்த ரோடும் வேலை பூர்த்தியாகாமல் அப்படியே, மெட்டலாகாமல் நிற்கிறது. பின்னர், சிவகாசி கழுமுகுமலை ரோடு எவ்வளவோ ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் ஆக்கப்பட்டது. அதில் எர்த் வொர்க் செய்ய முடியாத அளவில், நில ஆர்ஜிதம் செய்யமுடியாத அளவு பல ஆண்டுகளாகயிருந்து கொண்டிருக்கிறது. கழுமுகுமலை என்பது நமது ராஜ்யத்திலேயே பெரிய மாட்டுச் சந்தை உள்ள இடம். அது ஒரு புன்னிய ஸ்தலமும் கூட. அங்கு லட்சக்கணக்கான மக்கள் வருகிறார்கள். அதோடு சிவகாசியையும் இணைக்கக்கூடிய பெரிய ரோடு. அங்கு பல ஆண்டுகாலமாக எந்தவித வேலையும் செய்யப்படாமல் இருக்கிறது. இது, அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிந்திருக்கலாம். ஆனால் செயல்பட ஏதோ தயங்குகிறார்கள். திருநெல்வேலியோடு ராமநாதபுரம் ஜில்லாவை இணைக்கக் கூடிய நான்கு முக்கியமான ரோடுகள் இருக்கின்றன. அவை, பஞ்சாயத்து யூனியனிடம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நிலை இருந்தால் வேலை ஒன்றுமே நடக்காது. அந்த ரோடுகள் இன்று எந்த நிலையில் இருக்கிறதென்றால், இன்னும் சில ஆண்டுகள் கழிந்தால் அந்தப் பகுதியில் இப்படி ஒரு ரோடு இருந்ததா என்ற நிலைதான் ஏற்படும். ஆகவே, அந்த ரோடுகளை அரசாங்கமே எடுத்துக் கொண்டால் தான் அவைகளை நன்கு பராமரித்து வைத்துக்கொள்ளமுடியும். இவைகளைவிட முக்கியத்துவம் குறைந்த ரோடுகள் எல்லாம் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன அரசாங்கத்தின் கீழ் காரணம் அவைகள் நீளமாக இருப்பதால் என்று நினைக்கிறேன். நான் முக்கியமாகக் குறிப்பிட விரும்புவது, ஒரு ஜில்லாவோடு இன்னொரு ஜில்லாவை இணைக்கக்கூடிய ரோடுகளை அரசாங்கம் தன் கையில் அவசியம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். பின், பெரிய ட்ரங்க் ரோடுகளில்தான் டார், சிமென்ட் போன்றவை எம். டி. ஆர். ல்தான் போடுகிறார்களே தவிர கிராமப் பகுதிகளை எட்டிப் பார்ப்பதேயில்லை. 3,000, 4,000 ஜனத்தொகை கொண்ட கிராமங்களை அப்பேர்ப்பட்ட கிராமங்களோடு இணைக்கும் ரோடுகளை நன்கு கவனித்துப் பராமரிக்க வேண்டும், அப்படிப்பட்ட பல ரோடுகள் இன்றையதினம் பராமரிக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. இன்று, பல கிராமங்கள் ரோடுகள் அற்ற நிலையில்

[Sri V. Subbiah]

[23rd March 1961]

இருக்கின்றன. சமுதாய நலத்திட்டம், இரண்டு ஐந்தாண்டுகள் திட்டங்கள் இவைகள் ஆன பிறகும் கூட பல கிராமங்கள் இன்று ரோடு வசதியற்று இருக்கின்றன. பல காரணங்கள் அதற்கு சொல்லப்படுகின்றன. நிலம் கொடுக்கக்கூடியவர்கள் கன்ஸென்ட் எழுதிக் கொடுக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இருக்கலாம். அதற்காக கிராமங்களைப் பெரிய ரோடுகளுடன் இணைக்காமல் இருந்து விடுவதா? ஆக, இந்த ரோடு அமைக்கும் விஷயத்தில் லான்ட் அக்விசிஷனைத் துரிதமாகச் செய்ய வேண்டும். பின்னர், கட்டிட விஷயம். கிராமங்களுக்காக அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப் படுகிற தொகை எத்தனாவது செலவு செய்யப்படுகிறது என்று பார்த்தால் அவை சரியாகச் செலவு செய்யப்படுவதில்லை என்ற குற்றச்சாட்டைக் கூற முடியும். அங்கிருக்கிறவர்கள் அதை ஏற்றுச் செய்யவில்லையோ என்னவோ, கிராமங்களில் கட்டிடம் கட்ட ஒதுக்கப்படுகிற தொகை பெரும்பாலும் லாபஸ்தலாகி அந்தப் பகுதிகளில் கட்டிட வேலைகள் நடக்காமலேயே இருக்கின்றன. கிராமங்களில் ஆசிரியர்கள் குடியிருக்க வீடுகள், ஹரிஜன குடியிருப்பு வீடுகள் போன்ற வீடு கட்டும் திட்டங்கள் நல்ல முறையில் அமைக்கப்படவேண்டும். ஆக, கிராமங்களிலும் கட்டிடங்களை நல்லபடி அதிகப்படியான முறையில் கட்டவேண்டும். அதில், காண்ட்ராக்டர்களிடம் விடுவதைவிட நேரடியாகவே அவர்களிடம் கொஞ்சம் பணம் கொடுத்து கட்டப்பட்டு நல்லமுறையில் கட்டிடங்கள் பலமாக நன்கு கட்டுக்கவேண்டும். நல்லமுறையில் எல்லா வசதிகளோடும் உள்ளதாக இருக்கவேண்டும். பின்னர், வைப்பாற்றில் ஒரு பாலம் 50,000 ரூபாய் இருக்கும், எப்படி பெரிய எஸ்டிமேட் போட்டுப் பாலம் ஒன்று கட்டப்பட்டது. அதன் அடித்தளம் எவ்வளவு இருக்கவேண்டுமென்றால், 15 அடி ஆழத்திற்குக் கீழ் மண் பாறையிருப்பதாக என்ஜினியர்கள் சொல்லியிருக்கும்போது 6 அடியில் காண்கிரீட் போட்டு, அதில் பைப்புகளை நிறுத்திப் பாலம் அமைத்து விட்டார்கள். அதன் நிலை என்ன என்றால் மறுநாளே மழையில், அவ்வளவு பைப்பும் அடித்துக் கொண்டு போய் விட்டது, இன்னும் அதேபோல காட்சியளிக்கிறது. அதைப்பற்றி விசாரிக்கப்பட்டதா? அரசாங்கம் அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது? இந்தப் பாலம் வைப்பாற்றில், திருவேங்கடத்திற்கு இரண்டாவது மைலில் இருக்கிறது. இதில் வேலை செய்யப்பட்டபிறகு பெய்த அடுத்த மழையிலேயே எல்லாவற்றையும் அடித்துக்கொண்டுபோய் விட்டது. இந்த என்ஜினியர்கள் எல்லாம் என்ன செய்தார்கள் என்று தெரியவில்லை. அதில் வைக்கப்பட்டிருந்த பைப்புகள் போனதின்காரணம் என்ன? என்ஜினியர்கள் பேரில்தான் தவறுகள் இருக்கின்றன என்றால், அவர்கள் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது? இம்மாதிரி நடந்திருப்பதை எத்தனையோ சொல்லிக் கொண்டிருக்கலாம். அதேபோன்றுதான் இந்த இலாகாவில் அதிகமான அளவில் லஞ்ச ஊழல்கள் இருந்து கொண்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. கீழே இருந்து மேலே இருக்கின்றவர்கள் வறையிலும் இந்த விதமான லஞ்ச ஊழல்கள் அதிகமாக இருந்து கொண்டிருக்கின்றன, இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. வேண்டுமென்றால் பல தகவல்கள் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு வராமல் இருக்கலாம். அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு வந்தால் உடனே நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருவார்கள் என்பதும் எனக்குத் தெரியும். ஆகவே இதைப்பற்றிப் பரிசீலித்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நான் மன்னால் குறிப்பிட்ட பாலங்களைப்போல் எத்தனை பாலங்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அளவில் திரும்பியும் எந்தவிதமான பாலமும் அமைக்கவில்லை என்று தெரிகிறது. ஆகவே இதையெல்லாம் கவனித்து வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI K. S. ARDHANAREESWARA GOUNDER : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். குறிப்பாக நம்முடைய மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடிய ரஸ்தாக்களைப்பற்றி

23rd March 1961] Sri K. S. Ardhanareeswara Gounder]

நம் ராஜ்யத்திலுள்ளவர்கள் பாராட்டுவது மட்டுமல்ல, வெளிநாடுகளில் இருக்கக்கூடியவர்களும் இந்த இலாகா செய்து வரக்கூடிய வேலைகளைப் பற்றிப் பாராட்டக்கூடிய அளவுக்கு நம்முடைய இலாகா பணியாற்றி வருகிறது என்றால் நாம் அதற்காக இந்த இலாகாவை பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக இந்த இலாகாவை நிர்வகிக்கக்கூடிய இன்சினியர் அவர்கள் மிகவும் திறமைசாலியாகவும் இளம் வயதுள்ளவராகவும் இருக்கின்றார்கள், இப்பேர்ப்பட்ட ஒரு இன்சினியர் அவர்களை இந்த இலாகாவின் தலைவராகப் போட்டிருப்பது மிகவும் பாராட்டுதற்குரியது. அதே மாதிரி இந்த இலாகாவின் காரியதரிசியாக இருக்கக்கூடியவர் நல்ல முறையில் வேலை செய்யக்கூடிய அதிகாரியாக இருக்கிறார். ராணுவத்தில் வேலை செய்த அனுபவம் உடையவர். அவர்களை இந்த இலாகாவுக்குப் போட்டு வேலைகளை துரிதமாக நடப்பதற்குத் தகுந்த வழியில் நடவடிக்கை எடுத்திருப்பதற்கும் நாம் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

மேலும், மத்திய சர்க்காரிலிருந்து மாநில சர்க்காருக்கு வருடா வருடம், கொடுத்துக்கொண்டிருக்கும் மான்யத்தைக் குறைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் சென்னை ராஜ்யத்தில் ரஸ்தாக்கள் நன்றாக இருக்கின்றன என்றிக் காரணத்தை வைத்துக்கொண்டு நம்முடைய மான்யத்தைக் குறைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாக இப்போது இரண்டு மூன்று வருடங்களாக நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள ரோடுகளின் தரம் எல்லாம் குறைந்து கொண்டே வருகிறது. அதற்கு முக்கிய காரணம் இதுதான், ஆகவே மாநில சர்க்கார் இதற்காக மத்திய சர்க்காரிலிருந்து அதிக அளவில் தொகை பெற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, பி.டப்ளியூ.டி., ஹைவேஸ் போன்ற இலாகாக்களில் அவ்விஸ்டன்ட் இன்சினியர், டிவிஷனல் இன்சினியர் போன்றவர்களை நாம் நியமித்திருக்கிறோம். இவர்களுக்கு எல்லாம் ஜீப் வசதி செய்து கொடுத்தால் தான் அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலைகளைப் பார்க்க முடியும். நாம் வேறு எத்தனையோ டிப்பார்ட்மென்களுக்கு எல்லாம் ஜீப்-கள் கொடுத்திருக்கிறோம். அவ்விதம் எல்லாம் கொடுத்துவிட்டு அவசியமாக இருக்கின்ற இவர்களுக்கு கொடுக்கப்படாமல் இருப்பது மிகவும் வருந்தத்தக்க விஷயம். சென்ற மாதத்தில் அதிகமான இடங்களில் மழை பெய்ததின் காரணமாக பல ரோடுகள் சேதமடைந்திருக்கின்றன. இவைகளில் எல்லாம் இப்போது இரவு பகலாக வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் போய் சரியான முறையில் பார்க்கவேண்டுமென்றால் இதுவுள்ள அதிகாரிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அனேகமாக எல்லா இடங்களிலுள்ள இந்த இலாகாவின் ஆபீஸ்கள் வாடகைக் கட்டிடங்களில் தான் இருக்கின்றன. இவ்விதம் கொடுக்கப்படுகின்ற வாடகைகளைக் குறைத்துக்கொள்ள முடியுமா என்பதைப் பற்றி நாம் ஆலோசிக்க வேண்டும். இந்த இலாகாவுக்கு என்று தனியாகக் கட்டிடம் இல்லாமல் இருப்பது மிகவும் வருந்தத்தக்க விஷயம். ஆங்காங்கு இந்த இலாகாவுக்கு என்று தனியாகக் கட்டிடம் கட்டிக்கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதோடு வாடகைச் செலவும் குறையும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இந்த இலாகாவில் வேலை செய்யக்கூடியவர்களுக்கு, ஆசிரியர்களை ஊக்குவிப்பதற்கு ஒரு திட்டம் வகுத்து, யார் நல்ல முறையில் பாடம் சொல்லிக் கொடுக்கின்றார்களோ அவர்களுக்கு வருடம் தோறும் பட்டம் கொடுக்க வேண்டும் என்று எப்படி ஒரு திட்டத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றார்களோ, அதேபோன்று இந்த இலாகாவில் நன்றாக வேலை செய்யக்கூடியவர்களுக்கும் ஒரு திட்டம் வகுத்துக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும், இவ்விதம் அவர்களுக்கு ஓர் உதவியைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த இலாகாவில் ரிட்டயர் ஆகக்கூடியவர்களுக்கு, எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்களுக்குச் சலுகை செய்து கொடுப்பதற்காக எப்படி பஸ் ஸ்டாடுகளைக் கொடுத்திருக்கிறோமோ அதே போன்று இந்த இலாகாவில் ஓய்வு

[Sri K. S. Ardhanareeswara Gounder] [23rd March 1961]

பெற்றிருக்கக்கூடியவர்களுக்குக் கூட்டுறவு சொஸைட்டிகள் அமைத்து, ரஸ்தா அமைப்புகள், பாலங்களைக் கட்டுதல் போன்ற காண்டிராக்ட் வேலைகளை இவர்களுக்கே கொடுத்தால், இவர்களுக்கு உற்சாகம் அளிக்கக்கூடிய தாய் இருக்கும் என்று சர்க்காருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, என்னுடைய தொகுதியில், மேட்டூரிலிருந்து மைசூருக்கு மாகேஸ்வரம் வழியாக ஒரு ரஸ்தா போட வேண்டும் என்று இந்த சபையில் இதற்கு முன்பும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இப்போதுதான் இத்திட்டத்தை மத்திய சர்க்காருக்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள் என்று கேள்விப் படுகிறேன். இந்த ரோடு போடுவதாக இருந்தால் குறைந்தது 100 மைல்களாவது மைசூருக்கு சேலத்திலிருந்து போவதற்குக் குறையும் என்று சொல்லுகிறார்கள். இந்த ரஸ்தாவில் இரண்டு மைல் தூரம் மேட்டூர் டௌன்ஷிப்பில் இருக்கின்றது. இதிலிருந்து இந்த ரோட்டைப் பாதுகாப்பதைவிட இதை நேஷனல் ஹைவேவில் எடுத்து விட்டால் ரோடு நல்ல முறையில் பயன் அடையும் என்பதை எடுத்துக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, பள்ளிப்பாளையத்தில் 13 லட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு பாலத்தை அமைத்திருக்கிறார்கள். இந்தப் பாலத்தை நல்ல முறையில் உபயோகிக்க வேண்டுமென்றால், நல்ல முறையில் ரோடுகளை டைவர்ஷன் கொடுத்தால் தான் பிரயோசனகரமாய் இருக்கும். இதற்கான பணம் அனுமதிக்கப்படவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். உடனடியாக இதற்கான பணத்தை ஒதுக்கிக்கொடுத்து, டைவர்ஷன் ரோடுகளை அமைத்துக்கொடுத்து இந்தப் பாலத்தை உபயோகிப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கோயம்புத்தூரிலிருந்து, மேட்டூருக்கு ரஸ்தாவின் தரத்தை உயர்த்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருப்பதாக நிதி அமைச்சர் அறிக்கையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த ரஸ்தாவை மேட்டூர் வரையிலும் நிறுத்திவிடாது, கிருஷ்ணகிரி, தொப்பூர் வரையிலும் நீட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நேஷனல் ஹைவேஸ் ரஸ்தாவில் சில இடங்களில் போக்குவரத்துக்கு பெரிய மரங்கள் இடைஞ்சலாக இருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் எடுத்துவிட வேண்டும். இவ்விதம் மரங்களை அப்புறப்படுத்துகின்ற நேரத்தில் பக்கத்தில் வேறு நல்ல மரங்களை ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்போது தான் விபத்துக்கள் இல்லாமல் தடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சில ரோடுகளில் பாலங்கள் மிகவும் குறுகலாக இருக்கின்றன. இதனால் இரவு காலத்தில் பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே விபத்துக்களைத் தடுக்கவேண்டும் என்று முறையில், லாரிகள் எல்லாம் இரவு காலங்களில் போவதற்கு வசதியாக குறுகிய பாலங்களை எல்லாம் விரிவுபடுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பவானி—மேட்டூர் ரஸ்தாவில் அகலம் குறைவாக இருக்கின்ற ரோடுகளில் பல மரங்கள் நிிற்கின்றன. இவைகள் எல்லாம் நேஷனல் ஹைவேஸ்-வில் சேர்ப்பதாக இருக்கின்றன. ஆகவே இதன் பக்கத்தில் போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக இருக்கக்கூடிய மரங்களை எடுத்து விட்டுப் புதிய மரங்களை வைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

10-30

அதுவும் தவிர கிராமங்களில், முக்கியமாக எனது தொகுதியில் லோகல் டெவலப்மெண்ட் ஸ்கீமில் கிட்டத் தட்ட 100 மைல் அளவுக்கு அவர்களுக்கு எந்த விதத் தொகையையும் கொடுக்காமல் ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அத்தகைய ரோடுகள் செப்பனிடப்படாமல் இருக்கின்றன. சர்க்காரிலே அந்தத் திட்டத்திற்கு 10 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். 10 லட்சம் ரூபாய் ஒரு ஜில்லாவிற்குக் கூடப் போதாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால் கிராம ரஸ்தாக்களைப் புதிதாக அமைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளைச் செப்பனிட இன்னும் அதிகமாக துண்டு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

23rd March 1961]

SRI V. SANKARAN : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட வரையில் அதிகமாகக் குற்றம் குறைகள் கூற முடியாது. வேலைகளெல்லாம் செவ்வனே செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இருந்தபோதிலும் சில சில குறைபாடுகள் இல்லாமல் இல்லை. அவைகளையும் திருத்திக்கொண்டால் பொதுவாக எல்லாம் நன்றாக அமையும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

உதாரணமாக ரஸ்தாக்கள் சம்பந்தமாக எடுத்துக்கொண்டால், டிஸ்ட் ரிக்ட் போர்ட் ரோடுகள் என்று சொல்லப்படும் ரோடுகளைப் பொறுத்த வரையில், பொதுவாக டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மெண்ட் கவுன்ஸில் மீட்டிங்கு இந்த ஒரு குறிப்பிட்ட விஷயம் சம்பந்தமாக ஒரு ஃபார்ஸாக ஆகி விட்டது. ரஸ்தாக்கள் சம்பந்தமாக மெம்பர்கள் இந்த ரஸ்தாவைச் செப்பனிட வேண்டும், இந்த ரஸ்தா போடவேண்டும் என்று சொல்லும்போதும், சப்ஜெக்ட் கொண்டு வருமபோதும் தலைவர், 'நிதி வசதி இல்லை, நிதி வசதி இல்லை' என்ற அதே பாட்டைத் திருப்பிச் சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. மெம்பர்களுக்கே நாம் எவ்வளவு கொண்டு வந்தாலும், கூட்டத்தில் எடுத்துச் சொல்லும்போது கண்டிப்பாக அதே பதில் தான் கிடைக்கும் என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டுவிட்டது. ஆகவே டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்ட் ரோட்ஸ் சம்பந்தமாக அதிகப் பணம் ஒதுக்கி நல்ல முறையில் வைக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கல்லூரிகள், பள்ளிக்கூடங்கள், ஆஸ்பத்திரிகள் சம்பந்தமாக, ஏராளமான பணச் சிலவில் பல்வேறு கட்டிடங்கள் கட்டப்படுகின்றன. முக்கியமாக மதுரை சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் மருத்துவக் கல்லூரி, ஹாஸ்பிடல் இவைகளுக்குப் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவுபித்து கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டு இருக்கின்றன. கட்டுவதற்கு முன்பாக அடிப்படை வசதிகள் இருக்கின்றனவா என்று பார்க்கவேண்டும். அப்படி அடிப்படை வசதிகளை வரைச் சொரச் சொரக் கொண்டு பிற்பாடு கட்டிடங்களைக் கட்டினால் நன்றாக இருக்கும். உதாரணமாக மதுரையில் மருத்துவக் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கு போதுமான தண்ணீர் வசதி கிடையாது. மாணவர்கள் குளிப்பதற்குக் கூட ஆற்றங்கரைக்குச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவு செய்து அடிப்படை வசதிகள் கூட இல்லாதது பரிதாபகரமான விஷயம். கட்டிடத்தைக் கட்டிவிட்டு அடிப்படைத் தேவைகளைத் தேடுவதை விட கட்டிடத்தைக் கட்ட ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பாகவே அவைகளைத் தயார் செய்து கொண்டு ஆரம்பித்தால் நலமாக இருக்கும். ஸ்யண்டிபிக் இன்ஸ்ட்ருமெண்ட்ஸ் கழுவதற்கு ஸா.பீ.வ் டாட்டர் இல்லாமல் இப்போது டப்பில் தண்ணீர் வைத்துக் கழுவும் நிலைமையாக இருக்கிறது.

அதே போன்று ஹாஸ்பிடலில் ஆப்ரேஷன் பிளாக்கைக் கட்டி முடித்து விட்டு ஸ்டெரிலைவிங் பிளாக் இல்லாமல் பல மாதங்கள் காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. இந்த மாதிரி சில சில குறைபாடுகளால் கால தாமதம் ஆகிறது. பெட்..பெலிவிட்டஸ், காட்..பெலிவிட்டஸ், fans (மின்சார விசிறிகள்) இல்லாமல் கட்டிடம் கட்டி, பல லட்சக் கணக்கில் செலவு செய்து, ஒப்பனில் ஸெரிமனியும் நடந்து மதுரை ஆஸ்பத்திரியில் சில பிளாக்குகள் பல மாதங்கள் வேலை துவங்காது இருந்தன. இன்னும் பல இடங்களில் சின்னச் சின்ன சாமான்கள் இல்லாமல் தாமதம் ஆகின்றது. உதாரணமாக பாலம் சம்பந்தமாக எடுத்துக்கொண்டால்—இப்போது அது நிவர்த்திக்கப்பட்டு விட்டது, ஆனால் அந்த மாதிரி திரும்ப வரக் கூடாது—பாலம் கட்டி முடிந்து, ஆக்ஸஸ் 0 தி பிரிஜ், அதற்கு உள்ள இடத்தைக் கையோடு அக்விவிஷன் செய்யாமல், தாமதம் ஆனதில் பல லட்சக் கணக்கில் செலவு செய்தும் பல மாதங்கள் பாலத்தை உபயோகப் படுத்த முடியாமல் இருந்தது. இதிலே பாதைக்கான இடத்தை அக்வயர் செய்து கைவசம் எடுத்துப் பாலம் கட்டும்போதே ரோடுகளைப் போடவேண்டும். காலம் விரியமானால் அந்த அளவுக்கு சிலவழித்த பணத்திற்கு வட்டி நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகையால் இதை மனதில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri V. Sankaran]

[23rd March 1961]

அதே போன்று சுகாதார வசதிகளை எடுத்துக்கொண்டால் முக்கியமாக நீதி மன்றங்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அநேகமாக எல்லா மாவட்டங்களிலும், கோர்ட்டுகளில் வக்கீல்களும் கட்சிக்காரர்களும் மற்றவர்களும் ஜலமலம் போக சரியான வசதி கிடையாது. உதாரணமாக மதுரை டிஸ்ட்ரிக்ட் ஹைட் க்வார்ட்டர்ஸ் கோர்ட்டில் எந்த வித வசதியும் கிடையாது. மதுரை மாவட்ட கோர்ட்டைப் பற்றி மட்டும் சொல்லவில்லை—இந்த நிலை எங்கும் இருக்கிறது—ஆனாலும் குறிப்பாக அங்கு இருக்கிறது. ஆகவே இதை முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மதுரையில் இன்றைக்கு கிரிமினல் கோர்ட்டு, சப்-மஜிஸ்ட்ரேட்ஸ் கோர்ட்டு, டி.பர்ஸ்ட் அடிஷனல் கோர்ட்டு எல்லாம் பழைய ஆஸ்பத்திரி கட்டிடத்தில்கொட்டைகள் மாதிரி அமைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. வக்கீல்கள் உட்காரக் கூடரும் கிடையாது. அவர்களுக்கும் பப்ளிக் ப்ரொவிக்யூட்டர் அவர்களுக்கும் எல்லோருக்கும் உட்கார இட வசதி செய்து தரவேண்டும். அடிப்படைத் தேவைகள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. இவைகளைப் பூரணமாக கவனித்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே போன்று பல வசதிகளையும் தேவைகளையும் நன்றாகப் பார்த்து செய்யப்படவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக அரசாங்க அலுவலகங்களுக்குக் கட்டிடங்கள் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. அது ஒரு நல்ல அம்சத்தான். வாடகைக்குக் கட்டிடங்கள் கிடைப்பதற்கு நகரங்களில் மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. முக்கியமாக சேல்ஸ்-டாக்ஸ், கமர்ஷியல் டாக்ஸ் போன்ற ஆபீஸ்களினால் நல்ல வருமானம் நமக்குக் கிடைக்கிறது. கட்சிக்காரர்கள் அந்த ஆபீஸ்களுக்குச் செல்லும்போது உட்கார இடமில்லாமல் காக்க வைத்து வெய்யிலில் நிற்க வைக்கக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. வருமானம் கொடுக்கும் வியாபாரிகள் வரும்போது உட்கார இடமில்லாமல் இருப்பது வருந்தத்தக்கது. அவர்களுக்கு உட்கார வசதிகளை ஏற்பாடுகள் செய்து கட்டிடங்களைக் கட்ட வேண்டும். அரசாங்கத்திற்கு வருமானத்தில் கணிசமான பகுதி இவர்களிடமிருந்து சேல்ஸ்-டாக்ஸாக வருவதால் அதிகமான வசதி செய்து கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். பல மாடிக் கட்டிடங்களை அமைக்கலாம். அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக இடம் இல்லையேல் அக்வயர் செய்து கட்டிடங்களைக் கட்டலாம். இல்லாவிட்டால் பல மாடிக் கட்டிடங்களை அமைக்கலாம். கூடுமான வரையில் சொந்தக் கட்டிடங்களில் அலுவலகங்கள் அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அக்விலிஷன் சம்பந்தமாக எடுத்துக்கொண்டால், ஸ்லம் க்ளியரன்ஸ் அக்விலிஷனில் மதுரை போன்ற நகரங்களில் அந்த மான்யத் தொகை செலவழிக்கப்படாமல் நின்று விட்டது பல நல்ல காரியங்கள் முடியாமல் நின்று விட்டன. சீக்கிரத்தில் அக்விலிஷன் முடிக்கப்பட்டு காரியங்கள் நடக்கும்படிப் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும்.

ஓவர் பிரிட்ஜ் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் மதுரையில் இரண்டு ஓவர் பிரிட்ஜ்கள் அமைக்கவேண்டுமென்று பல காலமாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறோம். ஒன்று திருப்பரங்குன்றம் ரோடு பவர் ஹௌஸ் சமீபத்தில். அங்கே அங்கத்தினர்களும் அமைச்சர் அவர்களும் கூட கதவு சாத்தப்பட்டு, வெகு நேரம் காத்திருக்க வேண்டிய அனுபவம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. மற்ற இடத்தில் கதவு இல்லாததால் லெவல் கிராவிங்கில் டவுன் பஸ்ஸும் ரயிலும் மோதி 2-3 பேர்கள் இறந்துபோகக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டது. கவர்னர் உட்பட அமைச்சர்களெல்லாரும் திருப்பரங்குன்றம் ரோடு லெவல் கிராவிங்கில் அங்கே அவஸ்தைக்கு ஆளாகியிருக்கிறார்கள். பல காலமாகச் சொல்லிக் கொண்டுருக்கிறோம். அது சம்பந்தமாக இன்னும் ஆரம்ப வேலை கூட ஆகவில்லை. அந்த ஓவர் பிரிட்ஜை சீக்கிரமாகக் கட்டினால் நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member's time is up.

23rd March 1961]

SRI A. GOVINDASAMI : சட்ட மன்ற உதவித் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின்மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அறிக்கையைப் படித்த போது ஒரு இடம் என்னுடைய மனதை ரொம்பவும் கவர்ந்திருக்கிறது. அந்த இடம் “நம்முடைய மாநில அமைச்சர்கள் டெல்லியிலே தங்குவதற்கு வசதியான இடமின்றி தவிக்க நேரிடுகிறது” என்பதாகும். நம்முடைய மந்திரிகளுக்கே இந்த கதி என்பதை எண்ணி நான் வருந்தாமல் இருப்பதற்கில்லை. அதற்காக 6 லட்சம் ஒதுக்கி இருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன். இந்த 6 லட்சம் போதாது. மந்திரிகள் தவிக்க நேரிடுகின்றது என்று சொல்லும்போது, நானும் என்னுடைய நண்பர்களும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கக்கூடிய கான்ஸ்டிடியூஷன் அப்சிஸிருந்து வெளியேற்றப்பட்டது நீனைவிற்கு வருகிறது. எங்களுக்கு அரை மணி நேரம்கூட அவகாசம் கொடுக்காமல், பெட்டி படுக்கையையெல்லாம் வெளியிலே போட்டு விரட்டியடித்ததை நீனைக்கும்போது வடநாட்டுக் காரர்கள் எவ்வளவு கொடியவர்கள், இதேபோல் மந்திரிகளையும் எப்படித் தவிக்க வைத்திருப்பார்கள் என்றுதான் வருந்த வேண்டியிருக்கிறது.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்தச் சமயத்திலே சொல்லாமல் சொல்கிறார். இப்போது இங்கே கட்டப் படுகிற விடுதி மந்திரிகள் மட்டும் தங்குவதற்காக அல்ல. இங்குள்ள சட்ட சபை அங்கத்தினர்களும், அங்கே அறை காலியிருந்தால் தங்கலாம். மொத்தத்தில் சென்னையில் இருந்து போகக்கூடியவர்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் கட்டப்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI A. GOVINDASAMI : நம்முடைய மந்திரிகளுக்கு இந்த நிலைமை வந்திருக்கக் கூடாது. அவர்கள் அசோகா ஓட்டலுக்குச் சென்று தங்க முடியாது. பொருளாதார வசதி குறைவு, ஆனால் மற்ற இடங்களில் மந்திரிகள் தங்குவதற்கு வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதுபோல், இவர்கள் தங்குவதற்கும் இங்கே வசதி செய்து தரவேண்டும். எல்லா மாகாணங்களிலும் இந்த முறையில் கெஸ்ட் அவஸ் கட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஏன் கட்டவில்லை என்று தெரியவில்லை. அப்படி அவர்கள் வைத்திருந்தாலும், நமக்கு இடம் கொடுப்பதில்லை. அந்த நிலையில் தான் “எங்களுக்கு இடம் கிடைக்காமல் தவிக்க நேரிடுகிறது” என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்தக் கட்டிடம் கட்டப்பட வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அதிலே சட்டசபை உறுப்பினர்களுக்கும் வசதி செய்து தரவேண்டும். அதற்குத் தொகையை இன்னும் அதிகரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசாங்க அலுவலகங்கள் வாடகைக் கட்டிடங்களிலே இருக்கக்கூடிய நிலைமையில் இல்லாமல், சொந்தக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்காக 50 லட்சம் ரூபாய் 1960-61-க்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இதற்குக் கூடுதலான தொகையை ஒதுக்கவேண்டும். பழைய சட்டசபைக்குப் பக்கத்தில் காலி இடம் இருக்கிறது. அங்கேயெல்லாம் 5, 6 மாடிக் கட்டிடங்கள் கட்ட இருக்கிறார்கள் என்றாலும், அங்குள்ள நிலங்களையெல்லாம் இன்னும் நல்ல முறையிலே உபயோகப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொண்டு, நான் குறிப்பாக இந்த ஐந்து ரோடுகளின் விசேஷத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அதிலே கிராமசாலைகள் தான் கடைசியாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு முதலிடம் கொடுக்கப்பட வேண்டியது அவசியம். அதுதான் வெட்டுப் பிரரேரணையின் குறிக்கோளான கருத்து என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றைய தினம் விக்ரவாண்டி லோயர் அணைக்கட்டு நெய்வேலிக்கு குறுக்கு வழியாக இருக்கின்ற காரணத்தால், இந்த வழியாக பெரிய பெரிய ராட்குச் எஞ்சின்கள் அடிக்கடி அந்த வழியாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. நேற்றுக்கூட மவுண்ட் ரோடில் ஒரு ராட்குச் என்ஜின் நின்று கொண்டிருந்ததைப் பார்த்தேன். இந்த என்ஜின்கள் போவதால் பல பாலங்கள் ரிப்பேர் செய்யக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. பல கட்டப்பட்ட பாலங்கள் இடிந்து கொண்டும், ஆட்டம் கொடுக்கக்கூடிய

[Sri A. Govindasami] [23rd March 1961]

நிலைமையிலும் இருக்கிறது. ஆகவே இந்த விக்ரவாண்டி லோயர் அணைக் கட்டிற்ரு உடனடியாக ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டியது மிகவும் அவசியமாகும். அதேபோல் விழுப்புரத்திற்கு அருகாமையிலே ஒரு பாலம் கட்டியிருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலம் கட்டுவதற்கான நிலத்தைக் கொடுத்தவர்களுக்கு இன்னும் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லை. அதையும் விரைவிலே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே போல் கிராமத்திலே வெள்ளப்பாழ் ஏற்பட்டு ரோடுகள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளெல்லாம் கவனிக்கப்படாமல் விடப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளையும் உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு முக்கியமாக கிராமங்களுக்கும், மெயின் ரோடுகளுக்கும் இணைப்பு இருக்கவேண்டியது அவசியம். அதிலும், குறிப்பாக, கடலோரத்திலே வசிக்கின்ற மீனவர்கள் இருக்கக்கூடிய குப்பத்திற்கும், ஊர்களுக்கும் தொடர்பு இருக்கவேண்டும். அது விஷயத்திலும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மந்திரிகளும், கவர்னரும் அடிக்கடி கிராமங்களுக்கு வரவேண்டுமென்று மக்கள் வற்புறுத்துவதற்கு முக்கியமான காரணம், அப்படி மந்திரிகள் வரும் போதுதான் கொஞ்சம் மண்ணையாவது வாரிப்போட்டு, அவர்கள் ஆடாமல் வருவதற்கு வசதி செய்யப்படுகிறது. ஆனால் அப்படிப் போடப் படுகின்ற ரோடுகள் ஒரு மழை அடித்தவுடன் இருந்த இடம் தெரியாமல் போய் விடுகிறது. மழைத் தண்ணீர் தான் அந்த இடத்தில் தங்குகிறது. இதற்கு எடுத்துக்காட்டாக, நமது அண்ணா அவர்களின் தொகுதியிலே உள்ள தண்டலம் கிராமத்திற்கு நமது முதல் மந்திரி அவர்கள் வந்திருந்தார்கள். அப்போது வருவதைய வருகைக்காக 7 மைல் தூரத்திற்கு ரோடு போட்டார்கள். ஆனால் இப்போது அங்கு அந்த ரோட்டையே காணோம். இந்த நிலைமைதான் இன்றிருக்கிறது.

இன்னும் பல ரோடு வசதிகள் செய்யப்பட வேண்டும். குளித்தலை-முழி செல்லக்கூடிய தூரம் 50 மைல் இருக்கும். இது ஒரு வியாபார ஸ்தலமாக இருப்பதால், இதற்கிடையே ஒரு பாலம் ஒரு மைல் தூரத்திற்குப் போட்டால் வசதியாக இருக்கும் என்று இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதேபோல் சில ஈட்டுகளில் பஸ் போகவேண்டுமென்று சொன்னால், ரோடு சரியாக இல்லை, ஆகவே பஸ் போக முடியாது என்று சொல்லப்படுகிறது. இந்தக் காரணத்தால் பல இடங்களில் இன்றைக்கு பஸ் போக முடியாத ஒரு நிலைமை ஏற்படுகிறது. வளவனூர், பக்கமேடு ஆகிய இரண்டு ஈட்டுகள் கரும்பு செஸ்வரிலே இருந்து சாங்குன் ஆகியிருக்கிறது. அதைத் துரிதப்படுத்திச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் என்னுடைய தொகுதியில் சொன்ன ஊர் பாலம் மிகவும் குறுகிய சிறிய பாலமாக இருக்கிறது. இதுபற்றி கனம் அமைச்சர்களுக்கும், முதல் மந்திரி அவர்களுக்கும் அவர்கள் அங்கு வரும்போது கார் போவதற்கு எவ்வளவு கஷ்டமாக இருக்கிறது என்பது தெரியும். இது பிரஞ்சுக்காரர் பங்காரு காலத்திலே போடப்பட்டதால், அதையும் இப்போது கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல் பங்காரு வாய்க்காலில் ஒரு குறுகிய பாலம் கட்டுவதையும் கவனிக்க வேண்டும். நாசிசிப்பேட்டை-செஞ்சிக் குறுக்கே பஸ் போக்கு வரத்து ஏற்படுத்துவதற்கு துரிதமான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதைக் குறிப்பாக, ஜில்லா போர்டு முடிவடைகிற காலத்திற்குள்ளாகவே, எல்.இ. ஸ்கீமில் எடுத்து உடனடியாக முடிக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்வதோடு, கள்ளக்குறிச்சி மலைப் பகுதிக்கும் சரலை வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI K. ANBAZHAGAN : சட்ட மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நாட்டினுடைய நல்லாழ்வுக்கு மிக முக்கியமான பகுதியாக இருக்கும் பல்வேறு விதமான கடமைகளை நிறைவேற்றுவதற்குரிய இந்த மான்யத்தில், கிராமங்களை முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே, போக்குவரத்து சரலைகள் பெருக வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடும் பல்வேறு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் இங்கே தரப்பட்டிருக்கின்றன. இப்படி

23rd March 1961] [Sri K. Anbazhagan]

வெட்டுத் தீர்மானம் வந்திருப்பதன் முக்கியமான நோக்கம், காரியங்கள் இன்னும் தீவிரமாக, துரிதமாக நடக்க வேண்டும் என்பதற்காகத் தானே அல்லாமல், இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை மிக அதிகம், அதைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக அல்ல. எனவே, இதிலே ஏதோ தவறான நோக்கத்தால் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் கருதாமல், சொல்லப்படுகின்ற கருத்துக்களைத் தக்க முறையில் நிறைவேற்றுவதற்கு வழிகாண வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்த மானியத்தில் பேசுகின்ற நேரத்தில், முக்கியமாகக் குறிப்பிட விரும்புவது ஹைவேஸ் இலாகாவிலுள்ள சூபரிண்டென்டிங் என்ஜினியர் அவர்கள் எதிர்காலத்திலே கிராமங்களிலே உள்ள சிறிய நீர்ப்பாசன வேலைகளின் பொறுப்பையும் மேற்கொள்ளுவது பற்றியதாகும். அவர்கள், அத்துடன் தேசிய நீர் வழங்கு-சகாதாரத் திட்ட வேலைகளையும், கிராம நீர் வழங்குத் திட்ட வேலைகளையும் பொறுப்பேற்று நடத்துவார் என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வேலைகள் வேண்டுமானால் அவர் கவனிப்பது பயனளிப்பதாக இருக்க முடியும். ஆனால் சிறிய நீர்ப்பாசனங்களை ஹைவேஸ் இன்ஜினியரிடம் ஒப்படைப்பது, ஏற்கனவே ரெவின்யூ இலாகாவிலே இருந்ததை, மறுபடியும் ஒரு புதிய இலாகாவிற்கு மாற்றி ஒப்படைப்பதற்கே சமமாகும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாகும். ஆகவே இதைப்பற்றி மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே அமைக்கப்படுகிற பெருவழிகளிலும், நெடுஞ்சாலைகளிலும் தேசியப் பெருவழி சாலைகள் மட்டுமே இன்றைய தினம் குறிப்பிடத்தக்க முறையிலே இருக்கின்றன. ஆனால் வடநாட்டிலே சில பகுதிகளில் எக்ஸ்பிரஸ் ஹைவேஸ் என்று துரிதமாக வண்டிகள் செல்லக்கூடிய வகையில் சாலைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட எக்ஸ்பிரஸ் சாலைகள் நம் முடைய நாட்டிலேயும் அமைக்க முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்றும், அப்படி அமைப்பதினால் சென்னை-விழுப்புரம் இடையேயுள்ள 100 மைல் களுக்கு இந்த துரிதப் பாதையை ஏற்படுத்த முயற்சி எடுத்துக்கொள்வதோடு, சென்னை-வேலூர் இடையேயும் இந்த துரிதப் பாதையை அமைக்க முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இந்த இரண்டு பாதைகளிலும் அதிகமாகப் போக்குவரத்து நடந்து வருவதால், மேலும் விபத்துகளின்றியும் துரிதமாகவும் செல்வதற்கு உதவுமாதலால் இந்தச் சாலைகளை எக்ஸ்பிரஸ் ஹைவேஸாக மாற்ற உடனடியாகவும், துரிதமாகவும் பணியாற்ற வேண்டும். அடுத்து சாலைகள் பழுது பார்க்கப்படுவதற்குப் போதுமான இயந்திரக் கருவிகள் கிடைக்கவில்லை, அதாவது சாலையை மட்டப்படுத்தி அழுத்தும் உருளைகள் போன்ற உயர்தர இயந்திரக் கருவிகள் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி 20,000 ரூபாய் வீலைக்கு மேற்பட்ட இப்படிப்பட்ட இயந்திரக் கருவிகளை வாங்குவதிலும் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்று கூறப்பட்டது. அப்படி இந்த இயந்திரங்கள் கிடைப்பதாக இருந்தாலும் தாமதமேற்படுகிறது. வட நாட்டிலே இருக்கிற ஒரு பெரிய இயந்திர உற்பத்திசாலை மட்டுமே இந்தக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்து விநியோகிப்பதால்தான் அதிகத் தாமதமேற்படுகிறது என்றும் சொல்லப்படுகிறது. அப்படி அந்தக் கம்பெனியிடமிருந்து வருவதாக இருந்தாலும் மூன்றாண்டுகாலம் ஆகிறது என்று சொல்லப்படுவதால் இதற்கான பணத்தைத் தனியாக ஒதுக்குமாறு கேட்டு வெளிநாட்டுச் சொலவணி பெற்று நாமே வெளிநாடுகளிலிருந்து இந்தக் கருவிகளை விரைவிலே துரிதமாகக் கொண்டுவருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் முயற்சிக்கவேண்டும்.

மற்றொரு கருத்தையும் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பொதுவாகவே போக்கு வரத்திலே அபிவிருத்தி ஏற்பட வேண்டுமானால் நம் நாட்டிலுள்ள நீண்ட கால்வாய்களில் போக்கு வரத்துக்களைப் புதுப்பிக்க இந்த இலாகாவின் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பக்கிங்காம் கால்வாயைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டும். அதைப் போல் தெற்கே பாண்டிச் சேரி வரையில் போக்கக் கூடிய மற்றொரு கால்வாயையும் போக்கு வரத்துக்கு உபயோகப்படக் கூடிய வகையில் ஆழப்படுத்தி, பல்வேறு பண்டங்

[Sri K. Anbazhagan] [23rd March 1961]

களைக் கொண்டு செல்ல அவைகளைப் பயன்படுத்தவேண்டும். இதுவரையிலும் ஏதும் செய்யப்படாமலிருக்கிற காரணத்தால், இத்துறையிலே அரசியலார் கவனம் செலுத்தினால், இதனால் சென்னை நகரத்திலே கூட பல வகைகளிலே போக்கு வரத்தில் உள்ள தொல்லைகள் குறையும் என்று நம்புகிறேன்.

அதற்கடுத்து, காட் ரோடுகள் மலைப்பகுதிகளிலுள்ள பாதைகள் போடப் படுவதிலே மிகுந்த தாமதம் இருக்கிறது. ஏறத்தாழ, 10, 12 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கொடைக்கானல் பகுதியில் பூலத்தூர் பாதை போடத் தொடங்கி, நடுவிலே நிறுத்தப்பட்டு, இதுவரை அந்த வேலை நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். அதைப் பற்றி அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும்.

டெல்லியில் கட்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிற மாளிகை சென்னை விடுதி என்று பெயரிடப்போவதாகத் தெரிவித்தார்கள். அரசாங்கத்தினுடைய நல்ல எண்ணத்தில் தமிழ் நாடு என்ற பெயர் இடம் பெற்றிருக்குமானால், அந்த மாளிகைக்குத் தமிழ் நாடு மாளிகை அல்லது தமிழக மாளிகை என்று பெயரிட வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்த அளவுடன் வேறு கருத்துக்களைச் சொல்லுவதற்கு நேரம் இல்லாததால், மற்றும் பல உறுப்பினர்கள் சொன்ன குறைகளையும் நிவர்த்திப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* Sri R. KRISHNASAMI NAIDU : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் அவர்களால் கோரப் பட்டிருக்கிற மானியத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இந்தப் பொதுப் பணித் துறைக்கு சமீப சில வருஷங்களாக அதிகமான பொறுப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். கடந்த முதலாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலும், இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலும் ஏற்கனவே அவர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற பல பணிகளைத் தவிர, இப்பொழுது முக்கியமாக ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு கிராம நலப் பணித் துறையையும் சேர்த்து அவர்கள் பணி புரியவேண்டுமென்ற திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் துறையினருக்கு மேலும் மேலும் அதிகப் பொறுப்புக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் கடந்த பல ஆண்டுகளாக நல்ல விதமாகப் பல பணிகளை நன்கு நிறைவேற்றியிருக்கிறார்கள் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. முக்கியமாக, ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் ஏற்கனவே இருக்கக்கூடிய வேலைவோடு கூட, சிறிய நீர்ப்பாசனத் துறையையும், இன்னும் கிராமப் பணித் துறையிலே ஏற்பட்டுள்ள பல பணிகளையும் சேர்த்து இருப்பதன் காரணமாக கிராமப் பகுதிகளுக்கு இதனால் நன்மை ஏற்படும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

முக்கியமாக இந்த சந்தர்ப்பத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்ள வேண்டியது என்னவென்றால், முதல் ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திலும், இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திலும் ஆரம்பிக்கப்பட்ட 'அதர் டிஸ்ட்ரிக்ட் ரோடுகள்' 'ஓ. டி. ஆர்.' என்று சொல்லக்கூடிய ரோடு வேலைகள் இன்னும் முடிவடையாமல் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. அந்த வேலைகளை சீக்கிரம் முடிக்கவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். முக்கியமாக என்னுடைய தொகுதியில் ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூரில் ஓ. டி. ஆர்.—48', ஓ. டி. ஆர்.—59 சமீகாபுரத்திலிருந்து கோபாலபுரம் வழியாக டிஸ்ட்ரிக்ட் பார்டர் வரையில் இருக்கக்கூடிய ரோடு, ஆகிய மூன்று ரோடுகள் முதல் ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திலேயே எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட ரோடுகள். அவைகளில் ஓ. டி. ஆர்.—48' ரோடு வேலை முடிவடைந்துவிட்டது. மற்ற இரண்டு ரோடுகளில் மண் வேலையே இன்னும் முடிவடையாத நிலைமையில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இந்த வேலைகளை மேற்கொள்ளுவதிலே அரசாங்கத்திற்கும் பெருவழித் துறை பணியாளர்களுக்கும் அதிக சிரமங்கள் இருக்கின்றன என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. ரோடுகளுக்காக நிலம் பெறுவதிலும், சில இயந்திரங்கள் கொண்டு செல்லுவதிலும் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன இந்த வேலைகளை நிறைவேற்றும் வகையிலே, ஆனால் இந்த வேலை

23rd March 1961] [Sri R. Krishnasami Naidu]

களை இடையிடையே விட்டுவிட்டு செய்வதினால், அவைகள் முடிவடையாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது. அதன் காரணமாக அந்தப் பகுதிகளுக்கு பாட்டை வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. கிராமங்களில் ரோடு வேலைகள் செய்யப்படும்போது, பல பகுதிகள் மண் வேலை ஆரம்பித்து, சிறிது சிறிதாக இடையே விட்டுவிட்டு செய்வதால் மழைய பாட்டை வழியாக வண்டிகள் போவதற்கு முடியாமல் கிராமத் தார்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்கள் அதனால் ஒரு அதிருப்தியும் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த வேலைகள் நடைபெறுவதில் ஏற்படும் தாமதத்தை கொஞ்சம் மனதில் கொண்டு சீக்கிரம் அந்த வேலைகளை நிறைவேற்றவேண்டும். முதல் ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில் வேலைகூப்பட்ட ரோடு வேலையை இம்மாதிரி முடிவடையவில்லை என்று நான் சொல்லுகிறேன். இதை அமைச்சர் அவர்களும், அந்த இலாகாவில் உள்ள பெரிய அதிகாரிகளும் கவனத்தில் கொண்டு இந்த வேலைகளை சீக்கிரம் முடிக்கவேண்டும்.

இந்த ரோடுகள் செல்லும் வழிகளில் மத்தியிலே ரயில்வே பாதைகள் செல்லுகின்றன. அந்தப் பாதைகளுக்கு லெவல் கிராவிங் போடவேண்டும் என்று சொன்னால், லெவல் கிராவிங் அமைப்பதற்கு ரயில்வே டிபார்ட்மெண்டார் தங்களுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டும். வருஷம் பூராவும் லெவல் கிராவிங் காலத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய 2 பேர்களுக்கு சம்பளம் கொடுப்பதற்காக வேண்டி ஆயிரக்கணக்கான ரூபாயும், அந்த லெவல் கிராவிங் அமைப்பதற்கான செலவையும் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். இது ஒரு அநீதியான கோரிக்கை என்று நான் கருதுகிறேன். தொன்று தொட்டு சென்று கொண்டிருக்கிற சாலைகளில் வழியாக ரயில்வே ரோடுகள் அமைக்கப்படவில்லையா? இந்த லெவல் கிராவிங்கை ரயில்வே டிபார்ட்மெண்டார்தான் அமைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று ஒரு நியதியை ஏற்படுத்தவேண்டும். இதில் ஒரு அநீதி இருக்கிறது என்று நான் சொல்லுகிறேன். பாதையை நாம் அமைத்துக்கொள்ள வில்லை. ஏற்கனவே அந்த வழி சென்று கொண்டிருந்த தொன்று தொட்டு இருந்த சிறிய பெரிய சாலைகளின் வழியாகத்தான் ரயில்வே பாதைகள் அமைந்திருக்கின்றன. இந்தசாலைகள் முன்னாலேயே அமைந்திருக்கின்றன. ரோடுகள் போடாததால் அது பாதை இல்லையா? மங்கம்மா சாலையின் நடுவே பல ரயில்வே ரோடுகள் செல்லுகின்றன. சிறிய சிறிய ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள் ரோடுகளை பராமரிப்பதற்கே முடியாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. பணம் பற்றாக்குறையாக இருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது ரயில்வே டிபார்ட்மெண்டு லெவல் கிராவிங் கட்டுவதற்கான செலவையும் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களே ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கோரிக்கை விடுவது நியாயம் இல்லை. அது நியாயம் இல்லாத ஒரு கோரிக்கையாக அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்ய அரசாங்கம் இந்த வகையில் ஒரு நீதி பிறக்கும்படியான வகையிலே அவர்களிடத்திலே முரண்டி ஒரு நியாயத்தை நிலைநாட்ட வேண்டும். இந்தப் பொறுப்பை ரயில்வேதான் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள் தலையில் இந்தப் பொறுப்பை சமத்தக்கூடாது. இந்த வகையிலே நியாயம் ஏற்படுவதற்கு நமது ராஜ்ய சர்க்கார் அதிகமாக பொறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அந்த வகையிலே நான் சொன்ன ஓ. டி. ஆர்.—48', ரோடில் 1949-50-ல் அமைக்கப்பட்ட ரோடில் ஒரு லெவல் கிராவிங் ஏற்படாத காரணத்தினால், வண்டிகள் மழை பெய்யும் காலத்தில் அந்தப் பாதைகள் வழியே செல்ல முடியாமல் கஷ்டமாக இருக்கிறது. 2 பர்லாங் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அந்த ரோட்டில் நடமாட்டம் இல்லாமல் போய்விடுகிறது பல மாதக் கணக்கில் இதின் காரணமாக. இந்த விஷயத்திலே சீக்கிரம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். ஓ. டி. ஆர்.—48-ல் அமைக்கப்பட்ட இருக்கும் ஒரு பாலம் கூட அமைக்கப்படுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தவற்கான திட்டம் இருந்தது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில் கூட அந்த வேலை முடிவடையும் என்று சொல்லப்பட்டது.

[Sri R. Krishnasami Naidu] [23rd March 1961]

ஆனால் அந்த வேலை இன்னும் முடிவடையாத காரணத்தினால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்த வேலை முடியாமல் இருப்பதற்கு ஏதாவது காரணம் இருக்கலாம். அதையெல்லாம் கவனித்து தக்க ஏற்பாடு செய்யுமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேஜர் டிஸ்டிகிரிக்ட் ரோடு, ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு எடுத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். ஒ.டி.ஆர் ரோடுகளில் சில ரோடுகளை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு எடுத்துக்கொள்ளும்பொழுது பஸ் மார்க்கத்திலுள்ள ரோடுகளை முதலில் எடுத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். மற்றபடி உள்ள ஒ.டி.ஆர். ரோடுகளை பஞ்சாயத்து யூனியன் பராமரிப்பில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு வருஷமும் அரசாங்கம் எத்தனை மைல் நீளமுள்ள ரோடுகளை ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்து யூனியன் பிரதேசத்திலிருந்து எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்பதைப் பார்த்து எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லப்படுகிறது. முக்கியமாக அந்த வகையில் ராஜ்ய அரசாங்கம் கொஞ்சம் தாராள மனப்பான்மை காட்டவேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியனில் 60,000 அல்லது 70,000 ஜனத்தொகை இருக்கிறது, ஜனத்தொகை அளவில் தலைக்கு 40 நயா பைசா வீதம் ரோடுகள் பராமரிப்பதற்கு கிராண்டு கிடைக்கிறது. உத்தேசமாக ரூபாய் 25,000 அல்லது 30,000 கிடைக்கும். இந்தப் பணத்தை வைத்துக்கொண்டு எத்தனை மைல் நீளமுள்ள ரோடுகளை பராமரிப்பதற்கான சக்தி பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு ஏற்படுகிறது என்பதைகொஞ்சம் மனதில் வைத்துக் கொள்ளவேண்டும். கூடுமானவரையில் ஒ. டி. ஆர். ரோடுகளை அதிசீக்கிரம் ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு எடுத்துக்கொள்ளும் வகையிலே நம்முடைய திட்டம் இருக்கவேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்திலே பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் 3 பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் இருக்கின்றன. மூன்றுக்கும் சேர்ந்து மொத்தமாக 90 மைல் நீளம் பராமரிக்க வேண்டிய ரோடுகள் இருக்கின்றன. தலைக்கு 40 நயா பைசாவீதம் கிடைக்கக்கூடிய கிராண்டு சுமார் ரூபாய் 75,000 கிடைக்கிறது. சராசரியாக ரோடு பராமரிப்புக்கு மைல் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 700, அல்லது 800 தான் கிடைக்கிறது. இப்படியிருக்கும்போது அவர்கள் புதிய ரோடுகளை எப்படி மேற்கொள்ள முடியும், இருக்கக்கூடிய ரோடுகளை பலப்படுத்தும் வகையிலே எவ்வாறு பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் செயல்பட முடியும்? ஆகையினால் இதைக் கொஞ்சம் கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு, ரோடு பராமரிப்பு சம்பந்தப்பட்டமட்டில் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு அதிகமாக பொறுப்பு ஏற்படாத வகையில் காரியங்கள் புரியவேண்டும், இன்னும் கிராம ரோடுகளை பலப்படுத்துவதற்கும் சிறிய சிறிய கிராமப் பஞ்சாயத்தை சுற்றியுள்ள இடங்களில் புதிய ரோடுகளை போடுவதற்குமான பொறுப்பை பஞ்சாயத்து யூனியன்களோ, பஞ்சாயத்துகளோ, எடுத்துக்கொள்வதிலே கஷ்டங்கள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. அதிசீக்கிரம் ஒ. டி. ஆர். ரோடுகளை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் எடுத்துக்கொள்ளும் வகையில் கொள்கை வகுத்து, அதற்கான பணத்தையும் ஒதுக்கவேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியன்களின் மீது இந்தப் பொறுப்பை சுமத்துவதில் நியாயம் இருக்காது என்பதை இந்த சமயத்தில் தெரிவித்துக்கொண்டு, லெவல் கிராவிங் விஷயத்திலும் முக்கியமாக கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கூறிக் கொள்ளுகிறேன். மைல் கற்களிலே “ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்” என்பதை “திருவில்லிபுத்தூர்” என்று போட்டிருக்கிறது. இப்படிச் சில இடங்களிலே இருக்கிறது; எல்லா இடங்களிலும் இல்லை. இது யார் அனுமதியின் பேரில் செய்யப்பட்டது. இதில் மேல் அதிகாரிகளின் உத்தரவுப்படி செய்யப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. பொறுப்பற்ற முறையில் நேர்ந்திருக்கிறது என்று தோன்றுகிறது. சிலர் நினைத்தபடி செய்வதாக இருந்தால், இது ஒரு பெரிய நிர்வாகத்திற்கு நல்ல பொருத்தமாக இல்லை. சிற்சில இடங்களிலே, சில மைல் கற்களிலே இம்மாதிரி இருக்கிறது. இந்த வருஷம் 1961-62 வேலைகளை தொடர்ந்து செய்ய முயற்சி எடுக்கப்படும் என்று சபைக்குக் கொடுத்துள்ள அறிக்கையில் இருப்பதைக் காண சந்தோஷமாக இருக்கிறது. பலபேரும் சேர்ந்து சிபாரிசு செய்து இருந்த மகாலிங்கம்

23rd March 1961] [Sri R. Krishnasami Naidu]

மலைக்கு ரோடு போடுவதை மனதில் கொண்டு இந்த வருஷம் போட ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு என் உபாயை முடிக்கிறேன்.

* SRI M. K. MARIAPPAN : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் கொண்டுவந்திருக்கும் பெருவழித் துறை மானியத்தை ஆதரித்துப் பேசுகிறேன். நாட்டின் அபிவிருத்திக்கு, மக்கள் முன்னேற்றத்திற்கு, இந்த துறையின் பணி எவ்வளவு அவசியம் எப்பதை உணர்ந்து பரவலாகப் பார்க்கும்போது அரியதொரு காரியங்களைச் செய்திருக்கிறது. அப்படி ஏற்பட்டிருக்கிறது இல்லை என்று யாராலும் மறைக்கவோ, மறுக்கவோ முடியாது. இருந்தாலும், சிற்சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. இது என்னுடைய தொகுதியாகிய அநூர் தாலுகா ரொம்பப் பின்தங்கிய பகுதி ஏதோ சிலர் பாவம் என்று சொல்லுகிறார்களே, அப்படி ஏதாவது இருக்குமோ என்று நினைக்கிறேன். அநுருவிருந்து தீர்தாமலை 22 மைல் இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு கூட நம் முதல் அமைச்சரவர்களும், மின்சார அமைச்சர் கனம் ராமையர் அவர்களும் கூட அந்த ரோட்டில் பிரயாணம் செய்தார்கள்; அதன் நிலையைப் பார்த்தார்கள். சென்ற வாரத்தில் அந்தப் பிராந்தியத்தில் ஒரு உற்சவத்தின்போது கூட்டத்திற்கு நண்பர் பழனிசாமி அவர்களையும், சகோதரி பொன்னம்மாளையும் அழைத்துப்போனேன். அப்பொழுது அவர்கள் அந்த ரோடு நிலையைப் பார்த்து “இது உங்கள் தொகுதியா?” என்று கேட்டார்கள். அதைக் கேட்டு வெட்கப்பட வேண்டிய நிலைதான் இருந்தது. அந்த தீர்தாமலையில்தான் தற்போது இரும்புக் கனி இருப்பதாகவும், அதுபற்றி ஆராய்ச்சி நடப்பதாகவும் தெரிகிறது. அவசியம் அந்த ரோட்டை நல்ல நிலைக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்ளுகிறேன்.

பாபுரெட்டிப்பட்டியிலிருந்து பள்ளிப்பட்டிக்கு போகும்போது மரட்டாறு இருக்கிறது. அதற்கு ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று நீண்ட நாளாக, நான்கு ஆண்டுகளாக இந்த சட்ட மன்றத்திலே சொல்லி வந்திருக்கிறேன். அது மூன்றாவது திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படும் என்று சொல்லப்பட்டது; அதை இப்பொழுது அந்த திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பள்ளிப் பட்டியிலிருந்து தென்கரைகோடைக்கு 5 மைல்; அங்கே வானியாறு, வறட்டாறு, ஆல்ப் பாரம் கோடி என்று மூன்று ஆறுகள் போகின்றன. அங்கே 15 கிராமங்கள் 5 மைல் விஸ்தீர்ணத்தில் இருக்கின்றன. அதைப்பற்றியும் சென்ற ஆண்டில், அங்குள்ள ரோடு நிலைமை, மரங்கள் நிலைமை இவை பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால், அந்த ரோட்டுக்கு, அந்த ஆறுகளுக்குப் பரலம்பற்றி இன்னும் விமோசனம் ஏற்படவில்லை. அவற்றை மூன்றாவது திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று வேண்டிக் கொள்ளுகிறேன்.

அதேபோன்று அநூர்-தர்மபுரி போகும்போது நாவலை எரிக்கரை இருக்கிறது. அதன் கரை மத்தியில் பஸ் போய்க்கொண்டு இருக்கும்போது அது எந்த நேரத்தில் சாய்ந்துவிடுமோ என்று மக்கள் பீதியடைகிற நிலைமைதான் இருக்கிறது. ஆகவே, அதை அகலப்படுத்த வேண்டும். அதை இப்பொழுது சொல்லுகிறேன். இந்த மூன்றாவது திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று. இன்னும் இது போன்று கிராமமக்கள் வசதிகளில் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. அதோடு கூட அநூர் தாலுகா மிகவும் பிற்போக்கானது. தீர்தாமலையில் ஒரு தேவஸ்தானம் இருக்கிறது. அங்கே அடிக்கடி மக்கள் அந்த ஆலயத்திற்கும், அந்த தத்தில் குளிக்கவும், யாத்திரிகர்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அவர்கள் செளகரியத்திற்காக ஒரு முசாபரி பங்களா, ஜனங்கள் தங்க ஒரு பங்களா கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதேபோன்று அநூர் தாலுகாவில் பாபுரெட்டிப்பட்டி ஒரு பெரிய கிராமம் சமுதாய நல அபிவிருத்தி திட்டங்களின் அலுவலகங்கள் இருக்கிறபடியால், அதிகாரிகளோ, அமைச்சர்களோ பிரயாணகாலத்தில் தங்க இடம் இல்லை. ஆகவே அங்கும் ஒரு பங்களாவைக் கட்டவேண்டுமென்று

[Sri M. K. Mariappan] [23rd March 1961]

கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதேபோன்று ஒறனுமந்த தீர்த்தத்திலிருந்து தீர்த்தாமலைக்கு 7 மைல் தூரம்; 57 முதல் 61 வரை அங்கேதான் ஒரு பாலம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு மகிழ்ச்சி தெரிவிக்கிறேன். அந்த ரோடுக்கும், தீர்த்தாமலைக்கு போகும் ரோடுக்கும் தார் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சேலம்—திருப்பத்தூர் போகும் ரோட்டில் 24-வது மைலில் 3-வது பர்லாங்கில் ஒரு சிறிய ஓடை வருகிறது. அந்த ஓடைக்கு செமண்ட் பாலம் போடவேண்டுமென்று பழமுறை ஜில்லா கௌன்சில் கூட்டங்களில் சொல்லியிருக்கிறேன். அந்த வேலை மூன்றாவது திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அது சர்க்கார் மெயின்ரோடு, மெட்ராஸ் ப்ரங்க் ரோடு. அந்த ரோடுக்கு செமண்ட் போடவேண்டும் என்றால் சர்க்காரில் பணம் இல்லை என்கிறார்கள். இதை இப்பொழுது பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு ஒதுக்கப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது. யூனியனில் அதையெல்லாம் நிர்வகிக்கத் தகுந்த முறையிலே நிதியை ஒதுக்கி ன்ல்தான் பஞ்சாயத்து யூனியன் இவற்றையெல்லாம் பராமரிக்கமுடியும்; அதற்கு ஏது உண்டாகும். இல்லையானால், வெள்ளையன் எப்படி நம் நாட்டை தேசிய சர்க்காரிடம் கொடுத்து போனானோ, அதேபோல், நாமும், அவை நிலையில்தான் பஞ்சாயத்து யூனியன்களிடமும் கொடுப்பதாகும். ஆகவே அளர் தொகுதி மக்கள் சார்பிலே, அந்த மக்களுடைய பிரதிநிதி சொல்லுவதையும் கவனித்து ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையிது உள்ள விவாதத்திலே பங்கு எடுக்கும்போது, ஒரு விஷயத்தை முதலிலேயே கூற அவா உறுகிறேன். பொதுவாக இதர இலாகாக்களில் போல் இல்லாமல், இந்தத் துறையில் பணியாற்றும் பலதரப்பட்ட ஆட்களும், கீழ் மட்டத்திலிருந்து, உயர்நிலை வரை எல்லோரும் ஒரு திறமையான, பொறுப்பான பணியைச் செய்கிறவர்கள் என்பதை மறந்துவிடக்கூடாது. பிற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும்போது, இந்த பெருவழித் துறையில், மராமத்துத் துறையில் நம் மாநிலம் நல்ல நிலையில் முன்னேறி உள்ளது என்பது தெளிவான விஷயம்.

அகில இந்திய ரீதியில் வந்திருக்கக்கூடிய பல ரிப்போர்ட்களைப் பார்க்கும் போது அதில் நம் மாநிலத்திலுள்ள பெருவழிகள் பரவலாகவும் நல்ல முறையிலும் அமைந்துள்ளது என்று பொதுவாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் மைல்களை மட்டும் பார்த்துவிட்டு நாம் பெருமிதம்கொள்வது அத்தனை நன்மை பயக்காது. இந்தத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் நிர்வாகத் துறை நல்லமுறையில் செயல்படும்படியும் கொள்கை அடிப்படையில், அரசியல் ரீதியில் மேலிருந்து நிர்வகிக்கக்கூடியவர்களின், கொள்கைகளால் சில குறைகள் ஏற்படுகிறது. குறிப்பாக நாம் ரோடுகளின் தரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் அவைகளை வெளி மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப்பார்க்கும் போது நம் ரோடுகளின் தரம் குறைவாயிருக்கிறது. பிற மாநிலங்களில் ஒரு மைலுக்கு செலவிடும் தொகையை நமது மாநிலத்தில் உள்ளதோடு ஒப்பிட்டுப்பார்த்தால் நாம் செலவிடக்கூடிய தொகை குறைவு. இருக்கக்கூடிய பணத்தை வைத்துக்கொண்டு எவ்வளவு மைல்களுக்கு ரோடுகள் அமைக்கலாம் என்ற கண்ணோட்டத்தோடு செயல்படும் செய்கை சரியல்ல, என்பது என் பணிவான கருத்து. இந்தந்த தொகுதிகளில், இவ்வளவு இவ்வளவு ரோடுகள் போட்டுவிட்டோம் என்று பிரசாரத்திற்காக அது பயன்படலாமா தவிர நல்லமுறையில் செய்யப்பட்டதா என்று பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். ரோடுகள் மராமத்து செய்வது, செப்பணிவது இவைகள் காலாகாலத்தில் செய்யப்படுகிறது, அதற்காகவேண்டிய நிதிகள் ஒதுக்கப்படுகிறது என்று பார்க்கவேண்டும். தரக்குறைவான இயந்திரங்களை வைத்துக்கொண்டு, வீட்டில் சாணகத்தைக்கொண்டு மெழுகுவது போல் பார் போடுகிறார்களே தவிர பொதுவில் தரம் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. “அஸ்பால்ட்காண்ட்ரீடிங்” எந்த தரத்தில் வேண்டுமோ, அப்படி நம்மால்

23rd March 1961] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

செய்ய முடியவில்லை. அகில இந்திய ஸ்டான்டர்ட்டில் இங்கு செய்யப்படுகிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை. இது யாருடைய தற்க்குறையும் அல்ல. நாம் செல்லிடும் பணத்தை வைத்துக்கொண்டு பலயிடங்களில், பலமைல்களின் வேலை செய்ததாகக் காட்டி பிரசாரம் செய்வதற்கு இது பயன்படுமே தவிர வேறு ஒன்றுமல்ல. ஆகவேதான் சொன்னேன் கொள்கை அடிப்படையில்தான் தகராறு இருக்கிறதென்று. தேசிய பெருவழிகள் எந்த விதத்தில், எந்த ரீதியில் இருக்கவேண்டுமென்று இருக்கிறது. அப்படி நம் மாகாணத்தில் இல்லை. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும் போது நம் மாநிலத்திலுள்ள தேசிய பெருவழிகள் அகில இந்திய ஸ்டான்டர்ட்டில் இருக்கிறதா அகில இந்திய ஸ்டான்டர்ட்டு என்ன அந்த ஸ்டான்டர்ட்டுக்கு தகுந்த முறையில் எவ்வளவு மைல்கள் நாம் வைத்திருக்கிறோம், அதற்கு குறைவான தரத்தில் எவ்வளவு மைல்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால் நல்லது. பல ரோடுகளில் ஒரு கார் இன்னொரு காரை ஓவர்டேக் செய்து போக வேண்டுமானதால் ரோடிற்கு கீழே இறங்கி போகவேண்டியிருக்கிறது. ரோடுகள் அமைக்கும்போது அஸ்பால்ட் காங்கிரீட்டிங், பார்கிரீட்டிங் ப்ளாக் டாப்பிங் (Water Bound Makudam) என்பதெல்லாம் பெயர் அளவிற்கு செய்யப்படுகிறது. தவிர ஸ்பேஸ்ட்ரெலிங் செய்வது என்றால் “பண்டிங்” செய்வதே கிடையாது. சென்னையிலிருந்து கோரேத்திற்கு அல்லது நாகர்கோயிலுக்கு சென்றால் காட் செக்ஷனை தாண்டியவுடன் கோரே எல்லைவைய அடைந்தவுடன் கோரே ராஜ்யத்திலுள்ள ரோடுகளினதரத்தின் வித்தியாசம் நன்கு தெரியும். கொல்லத்திலிருந்து ஒருவர் செங்கோட்டை வருகிறார் என்றால் செங்கோட்டை வரும்வரையில் அவர் சுகமாக தூங்கிக்கொண்டே வரலாம். ஆனால் செங்கோட்டை எல்லை வந்தவுடன் அவர் தானாகவே எழுந்து விடுவார். அதற்குள்ள காரணம் என்ன? அங்குள்ள ரோடுகள் அவ்வளவு அழகாக, நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

THE HON. SRI P. KAKKAN : அங்கு ரோடுகள் சொற்பம். இங்கு எவ்வளவு இருக்கின்றன என்று யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கூடுதல் இடம் இருக்கிறது என்று சொல்லி குறைந்த தொகையை வைத்துக்கொண்டு சமாளிக்கிறீர்கள் என்றுதான் சொல்கிறேன். ஆக அதிக பணம் இதற்காக ஒதுக்க வேண்டுமென்றுதான் நான் சொல்கிறேன். மத்திக்கு எதிராக பைனான்ஸ் டிப்பார்ட்மென்ட் இருக்கலாம். அமைச்சர் அவர்கள் கையில் அதிகப்படி தொகை கொடுத்தால்தான் ரோடுகளை நன்றாக வைத்துக்கொள்ள முடியும் என்றுதான் நான் சொல்லுகிறேன். நம் தேசிய பெரு வழிகள் அகில இந்திய ஸ்டான்டர்ட்டுக்கு குறைந்த ஸ்டான்டர்ட்டில் இருக்கக்கூடாது. எக்ஸ் பிரஸ் ஹைவேஸ் பற்றி சில அங்கத்தினர்கள் கூறினார்கள். நம் மாநிலத்தில் இதுவரை அமையவில்லை. இந்த திட்ட காலத்தில் சென்னையிலிருந்து பெங்களூர், சென்னையிலிருந்து திருச்சி அல்லது விழுப்புரம் வரையாவது எக்ஸ்ப்ரஸ் ஹைவேஸ் அமைய வேண்டியது மிக மிக அவசியம். அதற்கு வேண்டிய எல்லாவை முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பின், கோஸ்டல் ஹைவேஸ் போட ஏற்கனவே ஒரு திட்டம் உண்டு. அதையும் துரிதப்படுத்தி வேண்டியது செய்யவேண்டும். கடற்கரை பக்கத்திலுள்ள கிராமங்களை அடுத்து உள்ளே புருந்து போக்கூடிய முறையில் அந்த ரோடுகள் அமைய வேண்டும். ஆனால் அவைகளை வளைத்து கொண்டு போகாமல் அமைவேண்டும். மாவட்ட சாலைகள் பற்றி எனக்கு முன் பேசிய அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பஞ்சாயத்து யூனியன் கையில் அவைகளை ஒப்படைக்கிறார்கள். பஞ்சாயத்தைப் பொறுத்தமட்டில் அவர்கள் கையில் ஏற்கனவே பணம் கிடையாது. அதிலும் அரசாங்க கொள்கைதான் காரணம். இன்றுள்ள நிலையில் நபர் ஒன்றுக்கு 50 நயா பைசா அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படுவதால் பஞ்சாயத்து இந்த ரோடுகளை செப்பனிடவோ அல்லது பராமரிக்கவோ முடியுமா என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். பல யாமிங்களில் வாய்க்கால்களைத்தான் ரோடுகளாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே நிலைதான் தொடர்ந்து இருக்கும். நமது பொறுப்பை

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [23rd March 1961]

அவர்கள் தலையில் வேண்டுமானால் சுமத்திவிடலாம். ஆனால் அது தவறான கொள்கை. அடுத்தபடியாக, இந்தத் துறையில் வேலை பார்க்கக் கூடிய தொழிலாளர்களின் வருங்காலத்தை நாம் நிர்ணயிக்க வேண்டும். இந்தத் துறையில் வேலை பார்க்கும் தொழிலாளர்களை பஞ்சாயத்து யூனியன் கையில் ஒப்படைக்கப்போகிறோமா அல்லது அரசாங்கமே நேரிடையாக பராமரிக்கப் போகிறார்களா? இவர்களில் நீண்ட நாட்கள் சர்வீஸ் ஆனவர்கள்கூட இன்னும் நிரந்தரம் செய்யப்படுகிறார்கள். இதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். அவர்களை உடனடி நிரந்தரம் செய்ய வேண்டும். பின்னர், இந்த ரோடுகளில் மொத்தம் எவ்வளவு டிரைன்ஸ் போர்ட் இருக்கிறது. எந்தளவு மக்கள் இந்த ரோடுகளை பயன்படுத்துகிறார்கள் என்பதைப்பற்றி திட்டவாட்டமாக புள்ளிவிவரங்கள் தயார் செய்து அந்த அடிப்படையில் நாம் திட்டமிட்டு இவைகளை செப்பனிடுவதற்குள்ள வழிவகைசெய்யவேண்டும், அதில்லாவிடில் ரோடுகளில் குழி விழுந்து அவை சீர்கெட்டுப்போய்விடும். எவ்வளவு டன்னேஜ்ரோடுகளில் போக்குவரத்து இருக்கிறது என்பதையும் கவனித்து செய்ய வேண்டும். இந்தத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் பற்றி ஒரு வார்த்தை கூற விரும்புகிறேன். 1956-57-ல் நிதி நிலை அறிக்கை சமர்ப்பித்த சந்தர்ப்பத்தில் நிதியமைச்சர் அவர்கள் சில தரத் தொழிலாளர்களுக்காக, மஸ்தூர், மெக்கானிக்கல் அன்ட் டிரைன்ஸ்போர்ட் வொர்க்கர்ஸ் இவர்களை நிரந்தரப்படுத்த ஒரு லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று பிரச்சுரத்தில் குறிப்பிட்டிருந்தார்கள். ஆனால் கழிந்த காலம் வரை இதுபற்றி ஒருவித நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. சமீபத்தில் ஒரு நல்ல துரிதம் இருக்கிறது என்பதை நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். கழிந்த ஒரு வருடத்தில் இதில் அக்கரை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. காங்க் கூல்ஸ், மஸ்தூர்ஸ் இவர்கள் 10, 15 ஆண்டுகள் சித்தான் வேலை செய்து வயோதிகர்களாக ஆகிக் கொண்டிருப்பவர்கள் இன்னும் நிரந்தரம் செய்யப்படாமல் இருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் சர்வீஸ் ரோல் தயார் செய்வதில் துரிதம் இருப்பதைக் காண்கிறேன். அதை வரவேற்கிறேன். அவர்களை கூடியசீக்கிரத்தில் நிரந்தரமாக்குவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பின்னர், இங்குள்ள லாரி ட்ரைவர்ஸ், ட்ராக்டர் ட்ரைவர்ஸ் இவர்களுக்கும், விவசாய இலாகா போன்ற இலாக்காக்களில் இருப்பவர்களுக்கும் இடையே பே கமிஷன் சிபார்சு செய்ததில் ஏதோ சம்பள வித்தியாசம் இருப்பதாகச் தெரிகிறது. அதையும் கவனித்து லாரி ட்ரைவர்ஸ், புல்போஸர் ட்ரைவர்ஸ், ட்ராக்டர் ட்ரைவர்ஸ், இவர்களின் சம்பளத்தை தக்கபடி மாற்றியமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பின், காட் செக்ஷன், உறில் செக்ஷன் தொழிலாளர்கள் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள். அங்கு சைக்கிளில் செல்ல முடியாது. ஆகவே, அவர்களுக்கு சைக்கிள் அல்லன்ஸ் கொடுக்க முடியவில்லை, ஆனால் போக்குவரத்து டீ.ஏ. யாவது கொடுக்கப்படுகிறதா என்றால் எதுவும் கொடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே, இதையும் கவனித்து வேண்டிய ஏற்பாடுகளை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பின்னர், கட்டிடம் கட்டுவதை எடுத்துக்கொண்டால், செகர்டேரியட் போன்ற காரியாலயங்களுக்கு தகுந்த இடம் இல்லை என்று கூறப்படுகிறது. எல்லாமே சென்னை நகரிலேயே கட்டவேண்டுமா? கட்டிடங்கள் கட்டுவதைப்பற்றி ஒரு வார்த்தை சென்னை நகருக்கு ஒரு மாஸ்டர் ப்ளான் தயார் செய்து, இன் டஸ்ட்ரியல் செக்டர், சர்வகலாசாலை பகுதி நிர்ணயிக்க செகர்டேரியேட் பகுதி போன்றவை வேண்டும். அதில் உத்தியோகஸ்தர்கள் தங்கும் இடம் எங்கு அமைய வேண்டும், மெடிக்கல் செக்டர் எங்கு அமையவேண்டும். என்பதைப் பற்றி எல்லாம் நன்கு ஆராய்ந்து பார்த்து ஒரு மாஸ்டர் ப்ளான் தயார் செய்து அந்த அடிப்படையில் கட்டிடங்கள் கட்டினால் நன்றாக இருக்கும். நகரத்திலிருந்து சிறிது மாறி கோஸ்டல் ஏரியாவில், மஹாபலிபுரம் போகும் பாதையையொட்டி நல்ல பகுதிகளை அகவயர் செய்து திட்டமிட்டு கட்டிடங்கள் கட்டினால் நூறு ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் நமது சென்னை நகர் எப்படியிருக்க வேண்டுமென்று நாம் கருதுகிறோமோ அந்த முறையில் திட்டமிட்டு அழகாகச் செய்யமுடியும் என்று கூறிக் கொண்டு என் உரையை முடித்து கொள்கிறேன்.

23rd March 1961]

* **SRI T. KARIA GOUNDER** : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று இங்கு வந்துள்ள பெருவழித்துறை, பொதுத்துறை மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தத் துறைக்கு பொறுப்பாக இருக்கின்ற கனம் அமைச்சர் அவர்களும் அந்த இலாகாவில் பணியாற்றுகின்ற செயலாளர் அவர்கள், இந்த இலாகாவில் இருக்கின்ற இஞ்சினியர்கள் முதல் சாதாரண உத்தியோகஸ்தர்கள் வரையில் இந்த இலாகாவில் நல்ல முறையில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு செவ்வனே தங்களுடைய பணிகளை நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். அதற்காக நாம் நன்றி செலுத்த கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அதோடு இதிலுள்ள சில குறைகளையும் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

எங்கள் ஜில்லாவில், என் பகுதியில் மத்திய சர்க்கார் மான்யம் பெற்று எலகிரி மலையில் மலைவாசிகளுக்கு ஒரு பாதைப் போடப்படுகிறது. அந்தப் பாதைக்கு சர்க்கார் இப்போது ஒதுக்கியுள்ள பணத்தில் 3 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. இன்னும் 13 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் இதில் மத்திய சர்க்காருடைய மான்யங்கள் கிடைப்பதற்கு சில இடையூறுகள் இருப்பதாக சொல்லப்படுகிறது. அவ்விதம் ஏதாவது இடையூறுகள் இருந்தால் அந்த இடையூறுகளை எல்லாம் விலக்கி இந்த ஆண்டிலேயே அந்த வேலையை நடத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(Sri K. Sattanatha Karayalar in the Chair)

அடுத்ததாக, போரூர்—செங்கம் பாதையில் செய்யாற்றுக்குக் குறுக்கே பாலம் போடுவதற்கான ஏற்பாடுகள் எல்லாம் முடிந்து இப்போது அது சர்க்காரின் பரிசீலனைக்காக வந்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆகவே அதை துரிதமாக நடத்தித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால் செங்கம் பகுதியை பொறுத்த வரை இவ்வாண்டு பெய்த பெரு மழையின் காரணமாக கிராமப்பகுதிகளுக்கு போகின்ற பாதைகள் எல்லாம் மிகவும் சீர்கெட்டு போய்விட்டன. அந்த அளவில் கிராம ரோடுகளை பராமரிப்பதில் அமைச்சர் அவர்கள் அக்கரை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலுள்ள பாதைகள் எல்லாம் கப்பி போடாமல் பஸ் போக்குவரத்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. மழை காலத்தில் சீர்கேடு அடைந்ததின் காரணமாக பஸ் போக்குவரத்தை நடத்த முடியாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதற்காக மான்யம் ஏதாவது ஒதுக்கித் தர வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, செங்கத்திலிருந்து ஆலங்காயத்திற்கு இணைப்பு வேண்டும். இப்போது இந்த இணைப்பு இல்லாமல் இருப்பதின் காரணமாக 50 மைல் சுற்றி வரவேண்டியிருக்கிறது. இது இந்த இலாகாவின் கீழ் வருமா என்பதும் தெரியவில்லை. எப்படியிருந்தாலும், இதை அரிஜன இலாகாவின் கீழ் எடுத்து இதில் புதிய ரோடுகள் போடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் அக்கரை எடுத்துக்கொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், பாதைகள் போடுவதற்காக ஆர்ஜிதம் செய்த நிலங்களில் எல்லாம் சிலர் ஆக்கிரமணம் (ஆக்கிரமிப்பு) செய்திருப்பதைத் தவிர்க்க தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு கிராமப் பகுதிகளில் ரோடுகள் போடும்போது கிராம ரோடுகளை நெடுஞ்சாலைகளில் கொண்டு போய் இணைக்கும்போது அதற்கு புல்டொசர்களை உபயோகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ராணிப்பேட்டை—கிருஷ்ணகிரி ரோட்டில் தார் போடப்பட்டிருக்கிறது. இதில் பள்ளிக்கொண்டா வரையிலும் அகலமாக இருக்கிறது. அதன் பின்னால் அகலம் குறைவாக இருக்கிறது. இதன் காரணமாக போக்குவரத்து சமயத்தில் வண்டிகள் ஒன்றோடொன்று மோதிக்கொள்ள வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. முன்னால் இது சென்னை—பெங்களூர்

[Sri T. Karia Gounder]

[23rd March 1961]

தேசிய நெடுஞ்சாலையாக இருந்தது. இப்போது மாகாண நெடுஞ்சாலை என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இதை விஸ்தரிக்க அக்கரை எடுத்துக்கொள்ளுமாறு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எங்கள் பகுதியில் இப்போது ஆம்பூர் சர்க்கரை மில் ஆரம்பமாகி யிருக்கிறது. இந்த மில்லுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 1,000 டன் கரும்பு ஏற்றிக்கொண்டு வண்டிகள் போக வேண்டியிருக்கும். ஆனால் இதற்கான பாதை மிகவும் சீரகேடாக இருக்கிறது. ஆகவே இத்தையும் நல்ல முறையில் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராமங்களை எடுத்துக்கொண்டால், அதன் பகுதிகளில் ரோடுகள் போடு கின்ற விஷயத்தில், ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழ், பணம் குறை வாக இருப்பதின் காரணமாக இதில் வேலைகள் நடைபெறுவதற்கு கால தாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே வருட ஆரம்பத்தில் போட வேண்டிய சிறிய சிறிய ரோடுகளையும், அதற்கான எல்லாக்காரியங்களையும் நிறை வேற்றுவதற்காக துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு, ஹைவேலில் இருக்கக்கூடிய மாங்கள் அதிகமாக லீனாகப் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. 100, 200 என்று மாங்களை வெட்டிக்கொண்டும் போகிறார்கள். எங்கள் பகுதியில் இதைப் பாதுகாப்பதற்கு என்று இருக்கின்ற மேஸ்திரிகள், சூப்பர்வைசர் கள் இவர்களை கூட பயமுறுத்தி மாங்களை வெட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். மைல் கணக்கில் இவ்விதம் ரோடுகளில் நிற்கும் மாங்களை வெட்டிக் கொண்டு போகிறார்கள். ஆகவே அதை போலீஸ் இலாகாவின் உதவியைக் கொண்டு தடுத்து நிறுத்துவதற்கு வேண்டிய உத்தரவுகளை போடவேண்டும் என்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, தக்கோலம் ரயில்வே ஸ்டேஷனுக்கும் கூவத்திற்கும் பஸ் போக்குவரத்து இருக்கவேண்டும் என்று கேட்கப்பட்டு அதற்கான பஸ் ரூட்டும் ஸாங்ஷன் செய்து நடந்து வருவதாக தெரிகிறது. வட ஆற்காடு ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரை இந்த ரோட்டில் கப்பி போடவில்லை, தார் போடவில்லை. அதோடு இந்த ரோடு தக்கோலத்திலிருந்து சோளிங்கபுரம் வரையிலும் நீடிக்கப்பட்டு இருப்பதால் இந்த ஆண்டே தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு இந்தக் குறையை நிவர்த்தி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழ், இப்போது சர்க்காரின் கீழ் பராமரிக்கப்பட்டு வந்த ரோடுகளை எல்லாம் பராமரிப்பதற்காக ஹைவேசில் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இதற்கான ஏற்பாடுகள் எல்லாம் செய்யப்பட்டு புதிய பஞ்சாயத் கௌன்சிலுக்கு விடப்போகிறோம். ஆனால் இதற்கான பணம் பஞ்சாயத்து கவுன்சிலுக்கு ஜனத்தொகையின் அடிப்படையில் ஒதுக்கப்படுவதால் பணம் போதாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இன்னும் அதிகப்படியான தொகை இம்மாதிரிப்பட்ட பஞ்சாயத்து கவுன்சில்களுக்கு சர்க்காருடைய பணத்திலிருந்து கொடுக்கவேண்டும். கிராமப் பாதைகள் எல்லாம் செம்மையாக இருந்தால்தான் கிராமங்களிலுள்ள விளைபொருட் களை எல்லாம் நகரத்திற்கு கொண்டு போகமுடியும் என்பதை சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, எலகிரி, செங்கம் பகுதியில் 30 மைல்கள் கிராம ரஸ்தாக்கள் இருக்கின்றன. இம்மாதிரி இருக் 30 மைல்கள் கிராம ரஸ்தாக்களை பராமரிப்பதற்கு பஞ்சாயத்து க்கு பணம் போதாது. ஆகவே, இந்த 30 மைல் நீளமுள்ள ப ி சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI M. R. KANDASAMI MUDALIYAR : கனம் தாற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, தாற்காலிகத் தலைவர் எனக்கும் தாற்காலிகமாக 10 நிமிஷம் என்பதை 5 நிமிஷமாகக் குறைத்து விட்டார்கள். . . .

23rd March 1961]

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : இது எனது முடிவல்ல, ஏற்கனவேயே செய்த ஒரு முடிவு.

SRI M. R. KANDASAMI MUDALIYAR : சபைத் தலைவர் அவர்களே சபை முன் வந்திருக்கக்கூடிய போக்குவரத்து, குடி தண்ணீர், கட்டிடங்கள் பராமரிப்பு, யந்திர சாதனங்கள் ஆகிய இனங்கள் சம்பந்தப்பட்ட மான்யங்களை ஆதரித்து சில விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

11-30
a.m.

இந்த மான்யத்தின் மீது பல விஷயங்களைச் சொல்ல முடியாத நிலையில் 10 பேருக்கு 10 நிமிஷம் கொடுத்து, பிறகு பேசக் கூடியவர்களுக்கு 5 நிமிஷம் கொடுப்பது அவ்வளவு சரியல்ல. விவாதத்திற்கான நேரத்தை அதிகப்படுத்தியாகிலும்.

SRI A. GOVINDASAMI : ஆன் ஏ பாயன்ட் ஆஃப் ஆர்டர், ஸார், தலைவர் அவர்கள் 5 நிமிஷம் தான் என்று குறிப்பிட்ட பிறகு, தலைவர் அவர்களைக் கண்டிக்கிற முறையில் எப்படி 5 நிமிஷமாகக் குறைக்கலாம் என்று கேட்பது சரியா என்று கேட்கிறேன்.

SRI M. R. KANDASAMI MUDALIYAR : நான் சபைத் தலைவர் அவர்களை 5 நிமிஷமாகக் குறைத்து விட்டார்கள் என்று குறை சொல்லவில்லை. இந்தச் சபை இதை கவனித்து அதிக நேரம் ஒதுக்கவேண்டும் என்றுதான் சொல்லுகிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR (TEMPORARY CHAIRMAN) : கனம் அங்கத்தினர் மான்யத்தைப் பற்றிப் பேசலாம்.

SRI M. R. KANDASAMI MUDALIYAR : தலைவர் அவர்களே, மல்லாரிலிருந்து வெண்ணந்தூருக்குச் செல்வதற்கு ரோடு போடவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால் இதுவரையில் அந்த ரோடை போடவில்லை. இன்றைய தினம் கிராமங்களை அபிவிருத்தி செய்கிறோம். பெரிய ரோடுகளையெல்லாம் அமைத்துக் கொண்டு வரும் நேரத்தில் கூட கிராம ரோடுகள் இன்னும் சரிவரப் பயன்படுத்த முடியாத நிலையில் இருப்பது கிராமவாசி என்ற முறையில் எனக்கு மிக்க வருத்தத்தைக் கொடுக்கிறது என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். வேறு எந்தத் திட்டத்தை நிறுத்தியாகிலும், இந்த மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஆகிலும் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் ரோடு வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். உலகம் தோன்றிய நான் முதலாக விவசாயி நாட்டுக்கு முதுகெலும்பு என்று பேசுவதைத் தவிர, அவர்கள் மெயின் ரோடுக்கு போகவும் வண்டிகள் போக ரோடு வசதி இல்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று பார்க்கும் போது மிகவும் வருத்தப்படவேண்டிய நிலையில் இருக்கிறது.

எனது தொகுதியில் கிராம ரோடுகள் பல இடங்களில் போடப்பட வேண்டும் என்று இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாகச் சொல்லியும் கூட இது வரையில் ஒரு ரோடும் அபிவிருத்தி செய்யப்படவில்லை. அதற்கு 32 லட்சம் ரூபாய் ஜில்லாவாரியாக ஒதுக்கியிருப்பது போதாது. இன்னும் அதிகமாகச் செலவழித்து உடனடியாக அபிவிருத்தி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஆட்டையாம்பட்டியிலிருந்து மசகாளிப்பட்டிவரை செல்லும், அலகாபாத் வழியாக நடுப்புவரை செல்லும் ரோடுகள் போட வேண்டுமென்று பல தடவைகள் சொல்லியிருக்கிறேன். அதையும் போடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ரோடுகள் போடுவதற்காக மாகாண அரசாங்கம் ஒதுக்கியதில் 35 லட்சம் ரூபாய் மீதி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அப்படியிருந்தும் இப்போது சேலத்திலிருந்து திருச்செங்கோடுக்குப் போகும் பாதை பிரிந்து மல்லூர் செல்லும் பாதையில் பாலம் கட்டவேண்டுமென்று இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஸாங்ஷன் ஆகியிருந்தும், எஸ்டிமேட் தயார் செய்ய என்ஜினியர்கள்

[Sri K. R. Kandasami Mudaliyar] [23rd March 1961]

இல்லாததால் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்போதாவது சேர்த்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால் அதிலே காணோம். ஏற்கெனவேயே சேர்க்கப்பட்டதால் இதில் இல்லை என்றாலும், ஏற்கெனவேயே லாங்ஷன் செய்யப்பட்ட பாலத்தைச் செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று

வேம்படிதானம் ரயில் பாலத்தை அகலப்படுத்தவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். 3—4 மைலில் போவதற்கு பதில் 10—12 மைல் சுற்ற வேண்டியிருக்கிறது. அதையும் உடனடியாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆட்டையம்பட்டி வழியாகச் சேலம் செல்லும் வழியிலிருக்கும் எரிக் கரையும் பாப்பாரப்படி எரிக் கரையும் மிகவும் குறுகலாக இருப்பதால் இப் போது இருக்கும் பல்கள் போவதில் பல ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதை அகலப்படுத்த உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரோடுகள் போட கிராமங்களில் நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்வதில் கால தாமதம் ஆகிறது. ஆர்ஜிதம் செய்வதிலே அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய பணத்தை உடனடியாகக் கொடுக்காத நிலைமை இருப்பதால் நிலத்தை விடக் கூடியவர்களும் இதை மனதில் வைத்துக்கொண்டு கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். நில ஆர்ஜிதம் சம்பந்தமாக பிரத்யேக விதி ஏற்படுத்தி உடனடியாக ஆர்ஜிதம் செய்யவும், ஆர்ஜிதம் செய்த நிலத்திற்கு தொகையை உடனடியாகக் கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மசகாரிப்பட்டியிலிருந்து ஏலாம்பள்ளி போகும் ரோடு நல்ல முறையில் இல்லாததால் தொகுதி மக்கள் அவர்களுடைய பிரதிநிதிகளைக் கண்டிக்கும் நிலையில் இருப்பதால் உடனடியாகப் பழுது பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு குடிதண்ணீர் வசதி பல கிராமங்களில் இல்லாததால் கிராம மக்கள் பாதிக்கப்பட்ட கூடிய நிலையில் இருப்பதால் அந்த கிராமங்களுக்கு குடிதண்ணீர் வசதி செய்துகொடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*** SRIMATHI HEMALATHA DEVI :** தாற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள பாதைகள் கட்டிடங்கள் இதற்கான மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நமது இந்திய நாட்டிலே 7 லட்சம் கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அதிலே நமது மாநிலத்தில் இருக்கும்படியான கிராமங்களெல்லாம் நகர் புறங்களாக விளங்கச் செய்ய வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் பொருளாதாரத்திலும், கல்வியிலும், நாகரீகத்திலும் முன்னேறவேண்டும் என்ற அடிப்படையில், கிராமங்களுக்கு ரோடு வசதி ஏற்படுத்தித்தரவேண்டும் என்பது முக்கிய நோக்கம் என்ற முறையில் பொதுப் பணித் துறைப் பணியாளர்கள் தேசியப் பெருவழி மாநிலப் பெருவழி, மாவட்ட பெருவழி என்று பிரித்தும், இப்போது பஞ்சாயத்துக்கள் மூலமாகவும் பஞ்சாயத்து யூனியன் மூலமாகவும் ரோடுகள் போட வசதி செய்ய ஆவன செய்வதைப் பற்றியும் பாராட்ட கடமை பட்டுள்ளோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அதோடுகூட ஆஸ்பால்டிக் கான்கிரீட் ரோடு, சிமென்ட் கான்கிரீட் ரோடு 30 மைல் போட்டிருக்கிறோம். 489 மைல்களுக்குத் தார் ரோடு போட்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கக் கூடிய கணக்கைப் பார்க்கும் போது, உண்மையிலே நமது மாகாணத்தில் இருக்கும்படியான எல்லா ரோடுகளும் சிமென்ட் ரோடுகளாக ஆகவேண்டும், தார் ரோடாக ஆக வேண்டும் என்று நாம் விரும்பினாலும் ஒன்றை நினைத்துப் பார்ப்பது அவசியம். அதாவது ஒருவன் ஒன்றுமேயில்லாமல் மூன்று வேளையும் பட்டினியாக இருக்கிறான், இன்னொருவன் மூன்றுவேளையும் நல்ல முறையில் சாப்பிட்டுக் கொண்டிருக்கிறான், அப்படி இருக்கக் கூடியவர்களுக்குள் மூன்று

23rd March 1961] [Srimathi Hemalatha Devi]

வேளை மூக்கைப் பிடிக்க சாப்பிடக் கூடியவனுக்கு மேலும் அல்வா, பாதாம் கீர் போன்றவைகளைத் தருகிறோம் என்று சொன்னால் எப்படி இருக்குமோ அந்தமாதிரி இப்போது நல்ல ரோடுகள் இருக்குமிடத்தில் கான்கிரீட் ரோடு, தார் ரோடு போடுகிறோம் என்று சொன்னால் கொஞ்சம் சிந்தனை செய்து பார்க்க வேண்டியது அவசியம். ஏனென்றால் பெருவாரியாக நம் மாகாணத்தில் கிராமங்கள் தான் இருக்கின்றன. பட்டி தொட்டிகளும், குக்கிராமங்களும் நரகங்களாக இருக்கின்றன. அந்த நரகங்களாகக் காட்சியளிக்கும் கிராமங்களில் ரோடு வசதி ஏற்பட்டு விட்டால் மின்சார வசதி ஏற்பட்டுவிடும். நமது மின்சார அமைச்சர் அவர்கள் மின்னல் வேகத்தில் மின்சாரத்தைக் கொடுக்கும் ஆற்றல் படைத்தவர். போக்கு வரத்து வசதிக்கும் உத்திரவிட்டுவிடுவார். போக்கு வரத்து வசதி ஏற்பட்டால்தான் அந்தப் பகுதி மக்கள் பொருளாதாரத்துறையில் முன்னேற்றம் அடைந்து, நகரப்புறங்களுக்கு வந்து கல்வித் துறையில் அபிவிருத்தி அடைந்து, அதேபோல நாகரீகத்திலும் நல்ல முன்னேற்றம் அடைய வழிவகை ஏற்பட முடியும். எனவே, இந்த கிராமங்களுக்கெல்லாம் ரோடு வசதிகளை ஏற்படுத்த வேண்டியது மிக மிக அவசியம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியைப் பொறுத்த மட்டில் நாகமரை என்று ஒரு கிராமம் இருக்கிறது. அங்கே 16 மைல் தூரம் ரோடு போட வேண்டியது அவசியம். பல ஆண்டுகளாக எடுத்துக் கூறப்பட்டு வரும் விஷயம். சேலம் ஜில்லாவில் இருக்கும் டிவிஷனல் என்ஜினியர் அவர்கள் இந்த ரோடை ஹைவேலில் ஏற்று இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலேயே ஏற்றுக்கொள்ளலாம் என்று கலெக்டருக்கு தெரிவித்திருக்கிறார். கலெக்டரும் இதை ஏற்றுக்கொண்டு, தனது பதிலில் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் என்பதற்கு பதிலாக மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் என்று குறிப்பிட வேண்டும் என்று வற்புறுத்திக் கூறியிருக்கிறார். அப்போது இருந்த கலெக்டர் மாறுதலாக விட்டதால் பேப்பர் அப்படியே நின்றுவிட்டது. இப்போதுள்ள கலெக்டர் அவர்களுக்கும், அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் விண்ணப்பங்கள் கொடுத்து நான் இதைக் குறித்து விவரங்களைச் சொல்லியிருக்கிறேன். எனவே, இதை இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலேயே சேர்த்துக்கொண்டு, ஹைவேல் மூலம் இந்த ரோடுகளைப் போடுவதற்கு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, தர்மபுரியிலிருந்து ஒகேனகல் வரை ரோடு உள்ளது பற்றியதாகும். இதற்கிடையே பெண்ணைகரத்திலே இந்த ரோடின் இரு புறங்களிலும் கடைகள் முன்னேறி வந்து போக்கு வரத்துக்கு குறுக்கீடாக இருக்கிறது. ஒரு பஸ் போக வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்த தெருவிலே நடக்கக்கூடிய மக்களெல்லாம் கடைகளிலே ஏறி ஒதுங்கிக் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. எனவே இந்த பெண்ணைகரத்திலும், தர்மபுரி ரோடியுக்கு இடையிலேயும் ஒரு பை—பாஸ் ரோடு போடுவது மிகவும் அவசியமாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, பெண்ணைகரம் B.A.C. கட்டிடத்தில் தீர்மானித்து அதை நான் சூப்பரின்டென்டின் ஒன்ஜினியர் அவர்களுக்கும் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துள்ளேன். இதையும் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட இறுதிக் கட்டத் திலாவது சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

அதோடு கூட, பல பெரிய பாலங்கள் கட்டப்படுவதைப் பார்க்கும் போது நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். அதேசமயத்தில் இப்படிப்பட்ட பாலம் ஒன்றைச் சேலம், தொப்பையாற்றில் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தர்மபுரி தாலுகாவில் பெரும்பாலே என்ற ஒரு கிராமம் இருக்கிறது. அங்கு ஒரு பெரும் பாலம் கட்டப்பட்டு ரோடும் போடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் தொப்பையாற்றில் ஒரு பாலத்தை

[Srimathi Hemalatha Devi] [23rd March 1961]

அமைத்துவிட்டால், பெரும்பாலீலக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் வெகு தூரம் சுற்றிக்கொண்டு போக வேண்டியதில்லை. சேலத்திலிருந்து பெரும்பாலீலக்கு இப்போது 77 மைல்களாகிறது. தொப்பையாற்றில் பாலத்தை அமைத்து விட்டால், 33 மைல்தான் ஆகிறது. ஆகவே 44 மைல் தூரத்தை மிச்சப்படுத்த முடியும். இதனால் அப்பகுதி மக்களுக்கு நாம் வசதியளித்ததாகும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்த தொப்பையாற்றுப்பாலத்தை 1961-62 ஆண்டிலேயே சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு பாலக்கோட்டில் கரகூர் பக்கத்திலே சின்னாற்றிற்கு (சன்னத் குமார நதிக்கு) ஒரு சிறிய பாலத்தை அமைத்துவிட்டால், ஆற்றிலே வெள்ளம் வந்துவிட்டாலும், சந்தைக்கும் மற்ற காரியங்களுக்கும் செல்லும் அப்பகுதி மக்கள் ஆற்றின் வெள்ளத்திலே அடித்துப் போகாமல் நலமுடன் வாழ சவுகரியமாக இருக்கும். எனவே இந்த சிறிய பாலத்தையும் 1961-62 ஆண்டிலேயே சேர்த்துக் கொண்டு, அதையும் கட்டிக் கொடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*Sri N. P. M. CHINNIAM KOVUNDER : மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நமது மாகாணம் முழுவதும் இப்போது பரவலாக எல்லா கிராமங்களுக்கும் ரோடுகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் என்னுடைய தொகுதியிலேயும் சாதாரணமாக சிறிய கிராமங்களுக்கெல்லாம் ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அப்படி ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, சில ரோடுகள் பூர்த்தியாகாமல் இருக்கிறது. இந்த ரோடுகளுக்கு இடையிலே 2 பர்லாங் 4 பர்லாங் தூரத்திற்கு நிலச் சவான்தார்களில்லாத விட்டுக் கொடுக்க மாட்டேன் என்று சொல்லுகிறபடியால், ஆங்காங்கு தடைப்பட்டு பல் ரோடுகள் இடையிடையே சரியான முறையிலே போடப் படாமல் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்தக் கஷ்டமான நிலையைப் போக்க வேண்டுமானால், ஆங்காங்குள்ள டிவிஷனல் இன்ஜினியர்களுக்கு ரோடுகள் போடுவதற்கு அத்தியாவசியமாக உள்ள நிலத்தை இப்படி ஒரு சிலர் ஆட்சேபிப்பதை அக்வயர் செய்வதற்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டால் அந்த ரோடுகள் எல்லாம் இப்படி இருக்காது. இந்த அதிகாரம் அவர்களுக்கு ரொம்பவும் அத்தியாவசியமானது. அப்படியிருந்தால், அந்த நிலத்தை எடுத்து உடனடியாக ரோடுகள் போடுவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

பொதுவாக, மணப்பாறைக்குப் பக்கத்தில் காந்தி ரோடு என்று பொதுமக்களால் இனாமாக நிலம் கொடுக்கப்பட்டு, பொதுமக்களாலேயே அந்த ரோடு போடப்பட்டது. ஆனால் சுமார் 10 ஆண்டுகளாகியும் இன்னும் அந்த ரோடு பூர்த்தியாகாமல் இருக்கிறது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வந்தபோதுங்கூட அங்குள்ள ஏராளமான பேர்கள் அமைச்சர் அவர்களிடம் மகஜர்கள் கொடுத்து, இம்மாதிரியாக ரோடுவசதி இல்லாமையால் நாங்கள் மணப்பாறையைச் சுற்றிக்கொண்டு வர வேண்டியிருக்கிறது. அது ரொம்பவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அந்த ரோடு அமைக்கப்பட்டால் போக்குவரத்திற்கும் மிகவும் வசதியாக இருக்கும். இப்போது அந்த 10 மைல் தூரத்திற்கும் எந்தவிதமான போக்கு வரத்து வசதியும் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே உடனடியாக இதைச் செப்பனிடவேதற்காக 50,000 ரூபாய் செலவாகும் என்று இஞ்சினியர் அவர்களிடமிருந்து எஸ்டிமேட்டும் அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்த பேப்பர் என்ன ஆயிற்று என்று தெரியவில்லை. காந்திரோடு என்று பெயர் வைத்துக் கொண்டு இப்படி அதைப் போடாமல் வைத்துக் கொண்டிருப்பது மக்களிடையே அதிருப்தியை வளர்க்கிறது ஆகவே இப்படி 10, 12 ஆண்டுகளாக போடாமல் இருக்கும் ரோடை உடனடியாகப் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால், அங்குள்ள மக்களிடையேயும் ஒரு உற்சாகமும், ஒத்துழைப்பும் ஏற்படும். ஆகவே இதைச் சர்க்கார் உடனடியாக எடுத்துக்கொண்டு போடவேண்டுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

23rd March 1961] [Sri N. P. M. Chinniah Kovunder]

அடுத்ததாக, புத்தாந்தம் பக்கத்தில் திண்டுக்கல்லுக்குப் போகும் ஒரு ரோடு இருக்கிறது. இது மங்கம்மாள் காலத்தில் போடப்பட்ட ரோடு. நீண்டகாலமாக ஏறாமது செய்யப்படாத நிலையில் இருக்கிறது. அதையும் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல் துவரங்குறிச்சியில் ஒரு ரோடு இருக்கிறது. இதுவும் பழைய காலத்து ரோடு. இன்னும் சரியாகப் போடப்படவில்லை. அதேமாதிரி இழுப்பூர், ஊனையூர் போன்ற இடங்களிலும் நிலத்தை வைத்துக்கொண்டு, அந்த நிலத்தை விட்டுக்கொடுக்க மாட்டோம் என்று சொல்வதை ஒரு பெருங் குறையாக இருந்து வருகிறது. இழுப்பூரில் ஒரு உயர் நிலைப் பள்ளி இருக்கிறது. அந்தப் பள்ளிக்கு வரும் பையன்கள் எல்லாம் 5,6, மைல் சுற்று வட்டாரத்திலிருந்து சைக்கிளில் வரவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் ரோடு சரியாக இல்லாத காரணத்தினால் அவர்களால் அப்படி வர முடியவில்லை. இன்னுயர்ர்களைக் கேட்டால் எழுதி இருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் அப்படி எழுதியிருந்தாலும், அவருக்கு உள்ள படியே நல்லெண்ணம் இருந்தாலும் கூட, இந்த அதிகாரிகளால் இதையெல்லாம் செய்ய முடியாத நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள். புத்தாந்தம்-மெய்யம்பட்டி ஆகிய ரோடுகளுக்கு ஜில்லா போர்டில் பணம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படி கொடுத்திருந்தும் இன்னும் அந்த ரோடு போட்டுப் பூர்த்தி அடையவில்லை. அதனால் அங்கே வண்டிகள் கொண்டு போக முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, தலையிலே மூட்டையை தூக்கிக் கொண்டு போக்கக்கூடிய நிலைமைதான் ஏற்படுகிறது. இதைத்தவிர, இன்றைக்கு ரோடுகள், ஆங்காங்கே அமைந்திருந்தாலும் கூட, அமைக்கப் பட்ட ரோடுகள் சரியாக இல்லை. எல். டி. ஓர்க்வில் போடப்பட்ட அத்தனை ரோடுகளும் இன்றைக்கு விணைத்தான் கிடக்கிறது. அவைகள் அத்தனையும் “தாயில்லாப் பிள்ளைகள் மாதிரி” தான் இன்று காட்சியளிக்கிறது. 20,000 ரூபாய் செலவு செய்து போடப்பட்ட ரோடுகள் எல்லாம் கூட, இன்றைக்கு மழையினால் அறுத்துக்கொண்டு பாழடைந்த நிலையில்தான் இருக்கிறது. இந்த மாதிரி இருக்கும் ரோடுகளை மேலும் சரி செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யாமல், இன்னும் புதிய ரோடுகளைப் போடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்கிறார்கள். ஆகவே, முதலில் பழைய ரோடுகளை செப்பிடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

துவரங்குறிச்சியில் ஒரு முசாபரி பங்களா இருக்கிறது. அந்த பங்களா மருங்காபுரி ஜமினுக்குச் சொந்தமானது. அந்த பங்களாவில் அதிகாரிகள் வந்து தங்குவது வழக்கம். ஆனால் அவர்களுக்கு அதிலே தங்குவதற்கு வசதி குறைவாக இருக்கிறது. ஆனால் அந்த பங்களா இன்னும் அவர்களுக்கே சொந்தமாக இருக்கிறது. அதைப் பணம் கொடுத்து சர்க்கார், வாகி, ஒழுங்கு செய்தால் அதிகாரிகள் வந்து தங்குவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

இதைத் தவிர மணப்பாளையில் குடிதண்ணீர் வசதி மிகவும் குறைவு. இருக்கக்கூடிய கிணறுகளில் இருக்கக்கூடிய தண்ணீர் அவ்வளவும் ஒரே உப்புத் தண்ணீர். ஒரே ஒரு கிணறுதான் நல்ல தண்ணீர் கிணறு என்று நினைக்கிறது. அந்தத் தண்ணீர் கூட ஈய சத்துள்ள தண்ணீர் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே அங்கிருந்து 10, 20 மைல் தூரத்திலுள்ள காவேரியிலிருந்து இங்குள்ள மக்களுக்கு ஒரு குடி தண்ணீர் திட்டத்தை ஏற்படுத்தி வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே இத்திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு பல தடவைகள் முயற்சி செய்யப்பட்டு வந்திருக்கிறது. அந்தத் திட்டத்தை இதுவரையிலே ஏன் நிறைவேற்றவில்லை என்று தெரியவில்லை. அங்கு வாரத்திற்கு இரு முறை பெரிய சந்தை கூடுகிறது. அதற்குப் பக்கத்திலுள்ள கிராமங்களிலிருந்து எல்லாம் ஏராளமாக மக்கள் வருகிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் குடிப் பதற்கு குடி தண்ணீர் வசதி கிடையாது. அவர்கள் வரும்போதே உடன் தண்ணீரையும் கொண்டு வரக்கூடிய ஒரு நிலைமைதான் இருக்கிறது. இங்கு இருப்பது அவ்வளவும் உப்புத் தண்ணீராக இருப்பதால், இங்கிருந்து 10,15 மைல் தொலைவிலுள்ள காவேரி தண்ணீரை இங்கு கொண்டு வருவதற்கும், அதோடு நெடு நாட்களாக விடப்பட்டிருக்கும் காந்தி

[Sri N. P. M. Chinniah Kovunder]

[23rd March 1961]

ரோடை உடனடியாக நிறைவேற்றி வைப்பதற்கும் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI K. VINAYAKAM : Deputy Speaker, Sir, hon. Member after hon. Member was speaking in Tamil. So, by way of relief and change, I shall venture to speak in English.

Sir, I rise to support the Demands moved by the Hon. Minister. The barest luxury or the minimum requirement which a villager wants is that he should have a road connecting his village with the neighbouring village. That must be the aim of any Welfare Government also before they can venture to give him all the necessities or luxuries of his life. Judged from this point of view, our Highways have done the greatest possible good to the largest number of our people in our State. Our Highways compare very well with the rest of the Highways in the country. I have had many occasions during my political sojourns in the north when I had the opportunity of travelling by road. Sir, once after attending a Congress Session at Nagpur, I wanted to visit Wardha, the political capital of the Congress where Gandhi lived and I found out many variations which were of utilitarian value to our country. The road leading from Nagpur to Wardha—a distance of 60 miles—is a narrow one with a width of only about 8 feet of tarred road. I am mentioning this road so that the House can compare it with the roads on our State. If only the main road leading from Nagpur to Wardha and that too connecting a place where our National Leader was living could be so small with a width only 8 feet of tarred road, we can very well be proud of the of the achievements which we have made. We should not be complacent about it. We do not rest a while and think we have done a good job. We have still to work hard and try to tar as many roads as possible. Even in the interior of our country we have huge busses plying in the main roads. If another vehicle has got to overtake it, that has got to take the muddy portion of the road which raises a huge cloud of dust, which swamps over the neighbouring houses and villages and impair the public health of the locality. So our aim is to tar as many highways, major roads, and if possible, even road connecting small villages.

I am particularly grateful for the Government for the good work they have done in an area which has come to our State recently from the 1st April 1960. I mean undoubtedly Tiruttani taluk. We find within a few months of our Government taking over that area, wonderful work had been carried out there. Large tracts of villages were left uncared for. That was the position under the Andhra Pradesh Government and after our struggle was carried on for ten years we have now found that Madras Government has set apart large amounts of money and quick work had been turned out even in small villages in Tiruttani taluk. But still work has got to be carried on in that area. There are many rivers which have no bridges of any kind. I mean the river

23rd March 1961] [Sri K. Vinayakam]

Pallipet and Tiruvalangadu. They are unfordable rivers, during rainy seasons. Buses get stuck up. Lorries could not negotiate the river much less to speak of human beings. I would suggest to Government to take up the question of constructing causeways in Tiruvalangadu as well as Pallipet river. The roads have got to be attended to. It has been a stigma. It is easily believed by our illiterate folk that we lay the roads but we do not carry out the repairs or that we leave it to nature to cause havoc if there is a gale or cyclone. That has been the practice in our country. So I suggest to the department concerned that they should be vigilant and keep a watch over the roads they lay so that the roads may not fall into disrepair and wither away in the end. The question of constructing bridges naturally costs more money to the exchequer. But that should not deter us from launching upon quick schemes of constructing these bridges wherever they are necessary.

In the City of Madras, the roads are not under the control of the Public Works Department. But roads outside the city limits and which start in the Madras City and emerges outside city—that portion is very well laid down and it is a credit to the Public Works Department. But that portion within the city is awful. After long deliberation between the Corporation of Madras and the Madras Government, some of the roads have been taken directly by the Government Public Works Department and they are laying the roads very well. I wonder to think why Government should think of taking over only the two roads, viz., Poona-mallee Road and Mount Road. What is the mania attached to these two roads? There are also other main roads which feed the population coming into the city like the Arcot Road at Kodambakkam. That road has been very well laid down in the exterior portion outside the city limits. But inside the city limits, it is a tragedy for anybody to travel on that road. Similar is the condition obtaining in the Great Northern Trunk Road which connects Calcutta and Nellore. That has to be immediately attended to as well as the road leading to Mahabalipuram (via) Lattice Bridge. I wish the Government pays more attention to these roads, rather than leaving them uncared for at the initial stages.

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF : Deputy Speaker Sir, I rise to speak in support of the demand moved by the Hon Minister for Public Works Department. He has listed in his speech the various achievements, his department has made in the rapid construction of the highways and he has also stated the various construction of the department has made during the year 1960-61. All these are very gratifying to note : I can also say that development of roads has progressed very much in our State which had enabled the growth of trade and commerce and industry. I must say, Sir, at the same time that the non-building of bridges in the Madras City is causing the trade and public very grave inconvenience. I mean the three bridges, viz., (1) at the High Court level-crossing,

[Sri K. S. G. Haja Sheriff] [23rd March 1961]

(ii) Kodambakkam level-crossing and (iii) Washermanpet level-crossing. These are three vital bridge to be constructed. They have not been constructed so far. I have pleaded on the floor of this Assembly and also in the Board of Communications Meeting that these are vial places and that bridges should be constructed there so that the public may not be inconvenienced. But I do not know the circumstances under which they have not been taken up. I would again plead on this floor that with the construction of these bridges the Government can eliminate many obstacles not only to the public but also ease the free flow of trade. The non-construction of the bridges is causing great hardship to the public and trade at present.

Another important aspect I would like to touch upon is the maintenance of the roads, particularly in the city. Last year when I spoke on this subject, the Corporation people immediately took action why we should have criticised about the roads in the city. Fortunately after the rains the roads have proved how badly they were kept and how badly they were constructed. I would suggest that the main roads at least should be taken over by Government for the purpose of maintenance because in a metropolitan city it is very essential that we keep a very good show and particularly at a time when we are industrially forgoing ahead. It is very essential when high packages and machineries have to be moved from the port of import to various places, the main roads will be under constant pressure for damages and strain. Hence it is essential that Government take over these roads and maintain them properly.

I would suggest connecting of every village with the main road. It has been done very well. I do not think it has been done so well in other parts of the country. I must pay a compliment to our Highways people that nowhere in India have the roads been developed so well. I have travelled widely in Northern and other parts of India. I must compliment the Government that they have done very well. But still there are many villages where the tracks are very bad even for the bullock carts to go. I would appeal to the Hon. Minister to see that they are also connected with the Highways so that there might be free flow of traffic and more flow of trade particularly at a time when the railways are not in a position to cater to the needs of the public. Thank you, Sir.

* SRI M. P. SUBRAMANIAM : கனம் சட்ட மன்ற உறுதி
தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது இரண்டொரு வார்த்தைகள்
சொல்ல விரும்புகிறேன். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் 1,233
மைல்கள் புதிய சாலைகள் போடப்பட்டிருப்பதாக இந்தக் குறிப்பில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்தப்பாதைகள் சமுதாய நலத் திட்டம், எல்.டி.
ஒர்க்ஸ், முதலிய திட்டங்களின் கீழ் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால்
கிராமப் புறங்களில் போட்ட பாதைகளை இன்று பார்க்க முடியவில்லை.
காரணம், இந்தப் பாதைகள் பத்தாண்டுகளுக்கு முன்பாகப் போட்டவைகள்
இவற்றை நிர்வகிக்க ஒரு ஸ்தாபனம் இல்லை என்ற காரணத்தால், அவை

23rd March 1961] [Sri M. P. Subramaniam]

பராமரிக்கப்படவில்லை. பாதைகள் போட்ட பிறகு, ஜில்லாபோர்ட் இடம் அவற்றை ஒப்படைக்க வேண்டும் என்று சொல்லியும்கூட, அவகளிடம் அதற்கு வேண்டிய நிதி இல்லாததால், பல பாதைகள் ஒப்படைக்கப்படவில்லை. இன்றைக்குப் பஞ்சாயத்து யூனியனிடம் கொடுப்பது என்றாலும், 20, 30 மைலுக்கு ஒரு பள்ளாக்கிலிருந்து இன்னொரு பள்ளாக்குக் போகும், இண்டர்-பள்ளாக் ரோடுகளைத்தான் அவர்கள் கவனிப்பார்கள். மற்ற கிராமப் பாதைகளை எடுக்க முடியவில்லை. அவர்களின் நிதி நிலையும் சரியாக இல்லை. நிதிக்காக வரி போடும் உரிமை இருந்தாலும், 10, 20 மைலுக்கு மேல் எடுக்கக் கூடிய வசதி யூனியன்களுக்கு இல்லை. ஆகவே, பல பாதைகளை நல்ல முறையிலே நிர்வகிக்கும் நிலையில் அவர்கள் இல்லை. ஆனால் புதிதாக பாதைகள் போட வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஆகவே, நாம் இன்றைக்குப் புதுப்புதுப் பாதைகளைப் போடவேண்டுமென்று சொல்லும் போது, போட்ட பாதைகளை நிர்வகிக்கும் நிலையில்லாமல் இருக்கிறோம்; அதற்கு ஒரு நல்ல ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்பதை இந்த அமைச்சர் அவை ஆலோசிக்கவேண்டும்.

இன்றைக்கு பாதைகள் போடும்போது, பாலம் கல்வர்ட்ஸ் கட்டுவதில் குழாய்கள், பைப்ஸ், போர்டுகிறார்கள். அவைகள் காட்டாறுகள் மேல் கட்டப்படும் போது, மழைகாலத்தில் தண்ணீர் அதிகமாக வரும்போது, அவற்றைப் பெயர்த்துக் கொண்டு போய்விடுகிறது. ஆகவே, மக்கள் இந்த குழாய்களுக்குப் பதிலாக நல்ல முறையில் பாலம் கட்டித்தரவேண்டும் என்று விண்ணப்பங்கள் எழுதியும், இன்ஜினியர்கள் குழாய்களைத்தான் போடுகிறார்கள். அவர்கள் நினைக்கிறார்கள், இந்த இன்ஜினியர்கள் குழாய் வியாபாரம் செய்யும் பெரிய கம்பெனிகளோடு ஏற்படுத்திக் கொள்ளும் உடன்பாட்டின்படி இத்தனை ஆயிரம் குழாய்களை வாங்குகிறோம் என்று பேசிக்கொண்டு, இம்மாதிரிச் செய்கிறார்கள் என்று. இதை தயவுசெய்து அமைச்சர் கவனத்தில் வைத்து ஆவன செய்யவேண்டும்.

என் ஆத்தூர் தாலுகாவில், பல கிராமங்களுக்குப் போகும் பாதைகள் எரிக் கரைகளின் பேரில் போகின்றன. அந்த எரிகள் பப்ளிக் ஒர்க்ஸ் டிபார்ட்மெண்டில் இருக்கிறது. அங்கே ரோடு போட ஒரு மைலுக்கு 30 ஆயிரம் 40 ஆயிரம் ஆகும் என்கிறார்கள். இவைகளை செய்து மேலும் நிர்வகிக்க P.W.D. இலாகாவிடம் பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். தேசிய வளர்ச்சி, சமுதாய நலத் திட்டங்களின்படி போடவும் பொது மக்களிடம் அவர்கள் பகுதியைக் கொடுக்கப்பணம் இல்லை. இதைப் பஞ்சாயத்துக்கள் செய்வதானாலும், பணம் இல்லை. பணம் இருந்தாலும் பப்ளிக் ஒர்க்ஸ் டிபார்ட்மெண்டில் அங்கோரம் வாங்க வேண்டும் என்கிறார்கள். இதற்குச்சரியான வழிவகைகளை அமைச்சர் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் மலைப்பகுதியான கல்வராயன் மலைப்பிரதேசம் இருக்கிறது, அங்கே 40,000-க்கு அதிகமான மக்கள் வசிக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எந்த நன்மையும் செய்யாவிட்டாலும், அங்கே தொடர்பு கொள்ள நல்ல ரோடு வசதிகள் வேண்டும் என்று மக்கள் கருதுகிறார்கள் அதுதான் அவர்களுக்கு மிகவும் அவசியமான தேவை. என்னென்றால், அங்கே ஒரு ஆண்டுக்கு பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் பெருமானம் உள்ள கடுக்காய் விளைகிறது. அதைக் கொண்டு வெளிப் பிரதேசங்களுக்கு போக அவர்களுக்கு தக்க ரோடு வசதிகள் கிடையாது என்பது ஒருமப் பெரும் குறை. இதை பல ஆண்டுகளாக, 52-வருடது ஒவ்வொரு வரவு செலவு திட்ட விவாதத்தின் போதும் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டு வந்திருக்கிறது. அங்கே சுமார் 11 பப்ளிக்கூடங்கள் இருக்கின்றன. அவை நன்றாக நடக்கிறதா என்று பார்க்கக்கூட வசதியான ரோடுகள் இல்லை. இந்த ஷேடோல்ட், மலை ஜாதி, ஹில்ஸ்பைப்ஸ், மக்களுக்கு வேறு எந்த நன்மையைச் செய்யாவிட்டாலும், இந்த சாலை வசதியாவது செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று வற்புறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். மூன்று மைலுக்கு என்று பாதை போட்டார்கள். அது ராமநாயக்கன் பாளையத்திலிருந்து மூன்றாவது மைலில் ஒரு நடு இடத்தில் போய் நிற்கிறது. இன்னும் 2,3, வருஷத்தில்

[Sri M. P. Subramaniam] [23rd March 1961]

அந்தப் பாதையே இல்லாமல் போய்விடலாம். அது ஏதாவது ஒரு ஊரில் போய் விட்டால் நன்றாக இருக்கும். இந்தப் பாதைகள் மலைப்பாதைகளாக இருப்பதால், இவற்றிற்கு ஜல்லி போட்டால் நலமாக இருக்கும். முடிந்தால் தார் போட்டாலும் போடலாம். ஆகவே இவைகளை யெல்லாம் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

* SRI T. M. NALLASWAMI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் பேரில் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். வரும் காலத்தில், பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் அமைக்கப் பட்டபோகிற காரணத்தால், ஏற்கனவே ஜில்லா போர்டினால் பராமரிக்கப் பட்ட சில பாதைகளை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்ட் எடுக்கப் போகிறார்கள். சிலவற்றை, கிராமப் பாதைகளை பஞ்சாயத்துக்கு விடப் போகிறார்கள். பஞ்சாயத்து கெவுன்விலில்லில் இருக்கக் கூடிய ஜனத் தொகை அடிப்படையில் தலைக்கு 40 பைசா கொடுக்க திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். கிராம பஞ்சாயத்துக்களுக்கு மாச்சிங் கிராண்ட் கொடுக்க திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே எதிர் காலத்தில் போக்குவரத்துக்காக ஏராளமான தொகை செலவிடப்படும் என்று தெளிவாகத் தெரிகிறது. அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்க விஷயம். இப்பொழுது இருக்கும் நிலையில் ஏற்கனவே ஜில்லா போர்ட்டாரால் பராமரிக்கப்பட்ட சாலைகள் நல்ல நிலையில் இல்லை. சர்க்கார் சென்ற ஆண்டில் கணிசமான தொகையை ஒதுக்கி பாதைகளை செப்பணிட்டு இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு கிராம ரோடுகளுக்குத்தான் முதலிடம் கொடுக்கவேண்டும். சமீபத்தில் ரஷியா சென்று வந்த விவசாயத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது சொன்னார்கள், அங்கே போக்குவரத்துப் பாதைகளுக்குப் பிரமாமாகக் கவனம் செலுத்தப்படுவதில்லை என்று. ஆனால் நாம் கிராம ரோடுகளுக்கு முதலிடம் கொடுப்பதுதான் சிறந்த கொள்கை என்று தோன்றுகிறது. இன்றைக்கு மற்ற மாநிலங்களைவிட நம் மாநிலம் முற்போக்கான நிலையில் இருக்கிறது என்பதைப்பாராட்டி, இந்த இலாகாவில் இருக்கும் உத்தியாகஸ்தர்களுக்கும், அந்த துறையை நிர்வகிக்கும் அமைச்சரவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

* SRI M. KULANDASAMI GOUNDER : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே இந்த மானியத்தின்பேரில் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். என் தொகுதியில், சேர்வராயன், ஏற்காடு மலைகளில் இருக்கும் ஊர்களுக்குப் போய்வர ரோடு வசதி மிகவும் முக்கியமானது. ஒரு ஊரிலிருந்து மற்ற ஊருக்குப்போக 10, 15 மைல்கள் ஆனாலும், கால்நடையாகவே போகவேண்டியிருக்கிறது. இதற்காக அங்கே ரோடுகள் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இன்னும் பனமரத்துப்பட்டி முதல் குரால் நத்தம் வரை 6 மைல் இருக்கிறது. சூரி ஊருக்கு ரோடு இல்லை என்று வருத்தப்படுகிறேன். இதற்கு வண்டி போக வசதியில்லை. அதனால் மக்கள் தானியங்கள் முதலியவற்றை சேலம் டவுனுக்குச் தலைச் சமையாக தூக்கிக்கொண்டு போகவேண்டியிருக்கிறது. மாட்டுவண்டி கூட போகப் பாதையில்லை. அங்குபோடும் ரோட்டை ஜல்லி ரோட்டாகப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சல்லுத்து என்ற ஊர் இருக்கிறது. அங்கு ரோடே கிடையாது. பனமரத்துப்பட்டியிலிருந்து சல்லுத்துக் கிராமத்துக்கு போவதற்கு மூன்று மைல் தூர்ப் பட்ட இல்லை. அங்கு ஆஸ்பத்திரியும் இல்லை, பள்ளிக்கூடங்களும் இல்லை. ஆகவே, இதையெல்லாம் கவனித்து வேண்டியது செய்யவேண்டும். ராசிபுரம் தாலுக்காவில், போதமலை என்ற ஒரு கிராமம் இருக்கிறது. ராசிபுரத்திலிருந்து பத்து மைல் தொலைவில் இருக்கிறது. அங்கும் ஒரு வித வசதியும் இல்லை. ரோடு வசதியும் கிடையாது. ரோடிரு வரவேண்டுமென்றால் பத்து மைல் தூரம் நடந்து வரவேண்டியிருக்கிறது. பலாக்காய், நாரத்தங்காய், ஆரஞ்சு, கிளாக்காய் இவைகளைத் தலையில்வைத்துக் தூக்கிக் கொண்டு பத்து மைல் நடந்துவர வேண்டியிருக்கிறது. இவைகளைத் தலையில் சுமந்துகொண்டு மலைமேல் நடப்பது என்றால் கஷ்டமாயிருக்கிறது. கனம் ராமையா அமைச்சர் அவர்கள் அங்கு சுற்றுப் பிரயாணம் வந்திருந்தபோது, மலைப் புறத்திலிருந்து கீழே நிலப்படாத்

23rd March 1961]

[Sri M. Kulandaisami Gounder]

துக்கு குடி வந்து விடுகிறோம் என்று அங்குள்ள மக்கள் எழுதிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கவனீதேய வேண்டியது செய்யலாம் என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த கிராமத்திற்கு கீழே நிறைய நிலம் இருக்கிறது. அதை அந்த ஏழை மலைஜாதி மக்களுக்கு கொடுத்தால் அவர்கள் அங்கு விவசாயம் செய்துகொண்டு வசதியாக இருக்க முடியும். மலைஜாதி யினர் லட்சக்கணக்கில் இருக்கிறார்கள். கொல்லி மலை என்ற ஊர் 50 மைல் விஸ்தீரணத்தில் இருக்கிறது. அங்கு ரோடேயில்லை. அரப்பிளீஸ் வரன் கோவிலிலிருந்து காளியம்மன் கோவில், ஆண்டியப்பன் கோவில் இந்த இடங்களுக்கு வர 50 மைல் தூரம் இருக்கிறது. இந்த இடங்களுக்கு போய்வர ரோடு வசதியே கிடையாது. அப்படி ரோடு வசதியிருந்தால் சுவாமி கோவிலில் தேர் ஒடுவதைப் பார்க்க ஜனங்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். மலைஜாதி மக்களுக்கு ஒரு விதவசதியும் இல்லை. ஹரிஜனங்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற சலுகைகள் போன்று மலை ஜாதி மக்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டும். அலெம்பபுரியில் மலை ஜாதி மக்களுக்காக இன்னும் இரண்டு வீடுகள் கொடுத்தால் மலை ஜாதி மக்கள் முன்னேற்றம் அடைய வசதியாக இருக்கும். அதே போல் எம்.எல்.ஸி. யாக மலைஜாதி மக்களுக்கு, மேல் சபையிலும், வீட்ஸ் ஒதுக்கி ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்த சபையில் இவ்வளவு வீட்ஸ் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்களா அல்லது ரோடு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்களா?

SRI M. KULANDAISAMI GOUNDER : அதோடு இதையும் சேர்த்துக் கொடுக்க வேண்டும். இப்படியெல்லாம் செய்து மலைஜாதியினரை ஆதரித்தால்தான் அவர்கள் முன்னுக்கு வரமுடியும் என்று சொல்லிக் கொண்டு இந்த சந்தர்ப்பத்தை கொடுத்த சபாநாயகர் அவர்களுக்கும், மினிஸ்டர் அவர்களுக்கும், இந்த சபை அங்கத்தினர்களுக்கும் என்ன நன்மையைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR :** Mr. Deputy Speaker, Sir, while supporting the cut motion under this head, I would like to make a few observations. So far as this department is concerned, especially under the head of Civil Works, we find of late some kind of deterioration in certain respects. The administration should be toned up and it should be strengthened in all ways. This deterioration is because of the undue and unnecessary interference from top to bottom in the internal administration of the department. We find lot of indiscriminate promotions are being made and even with regard to writing of confidential sheets, and with regard to transfers, the recommendations of the Chief Engineers are by-passed. This is a very sorry state of affair and if this is allowed to continue, I am afraid the whole administration will completely come to a standstill. This is one of the major and more important departments. It should be given all encouragement and there should be no interference in its working. Whatever the circumstances may be, the Chief Engineers are the best authorities to do all kinds of work.

Another important factor, which I wanted to mention in this connection is that recently a Divisional Engineer in Kanyakumari district has been reverted, I understand, after he has completed his probation. On account of some representation or other the reversion order has been cancelled and he has been restored. What are all these things due to? Has the Hon. the Minister looked into this case?

[23rd March 1961

THE HON. SRI P. KAKKAN : கன்னியாகுமரியில் வேலை பார்த்து வந்த டி.வி.ஷனல் என்ஜினியர் அவர்கள் அஸ்ஸிடென்ட் என்ஜினியராக ரிவர்ட் செய்யப்பட்டது வாஸ்தவம். திருச்சி ஜில்லாவில் அவர்கள் வேலை செய்யும்போது அங்கு நன்றாக வேலை செய்யவில்லை. ரோடுகளை நன்கு பராமரிக்கவில்லை என்று கலெக்டர் எழுதியதை வைத்து செய்தோம். மறுபரிசீலனை செய்து பார்க்கவேண்டுமென்று சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் அவர்களுக்கு மீண்டும் அந்த உத்தியோகம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : These things should have been gone into in detail from the very beginning itself.

Another important factor is that on account of the Minister's tour in the interior parts of the district, the work of all these offices get completely upset. Even on a previous occasion I have said this. I wish to reiterate the same. The Superintending Engineer is in charge of three or four districts. I understand that orders have been issued from the highest level, i.e., at the Secretariat level, that the Superintending Engineers, wherever they may be should accompany the Ministers in their tour. Take for instance, the Public Works Department Minister is camping at Tambaram in my district. Supposing the Superintending Engineer is camping at Tirutturaipundi or Arantangi in Tanjore district, does it mean that he should break his camp and come all the way to meet the Public Works Department Minister? What a colossal waste of travelling allowance and waste of time and so many other things? He could as well discuss the entire thing with the Divisional Engineer or the Assistant Engineer concerned. This can at least be stopped. If this is done, it will also result no doubt in saving.

With regard to other departments, construction of buildings in the Industrial Estates, and with regard to formation of roads, etc., for various departments, I do not know why separate establishments under the respective departments should be maintained. I submit that so far as buildings are concerned in the Industrial Estates, they may be brought under the control of the Chief Engineer (Buildings). We find in certain cases superannuated officers are appointed. I can understand the appointment of persons like Sri U. Ananda Rao, who is an Engineer of outstanding ability as a Special Chief Engineer in charge of Parambikulam Project. But we find in some cases, officers who have been found to be incompetent had been appointed after superannuation. This should not be done. Further, wherever the Public Works Department executes the work for other departments such as Forest or Agricultural Department, that should be the entire concern of the Public Works Department and they can execute the work as promptly as possible and hand it over to the departments concerned.

Then, all the district boards in the State have put up a long list of roads to be taken over by the Government. This list is perhaps under scrutiny. It is not known why this matter has been unduly delayed for so long. I do not know why the Government

23rd March 1961] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

have not taken early steps to take over these roads and maintain them properly. District boards are not financially sound. They would find it very difficult to maintain the village roads. Village roads are very important, no doubt. But, it is not proper to expect the district boards to spend money on maintaining these roads to be taken over the Government. If the money that the district boards are now spending on these village roads is diverted, it will go a long way to improving village roads. Without improving village communications, we cannot say that we have advanced considerably.

With regard to acquisition proceedings for taking over certain roads, we find that there is enormous delay. In my own constituency, people experience considerable difficulty on account of this delay. A particular paper for acquisition has been pending for the last eight years. People get disgusted. Even if the people in that place were prepared to hand over some land free of cost, the department concerned did not come forward to take over the land on account of the fact that they have to follow a very long-drawn and elaborate procedure in this regard. Such delay should be avoided.

Another important matter and I wish to refer in this connection is that the Government are not prepared to put up a strong fight with the Central Government for more allotments to this State. When we refer to this aspect of the matter and say that the Centre is by-passing the South, motives are sought to be attributed and it is also stated, "Well, you are repeating what the D.M.K. people are stating" and all those things. I may tell the Government that it is not so. The Government should not view our criticism in this respect or from that angle. For instance, take the National Highways. Of course, it may be stated that they are, on the whole, well-maintained. But, I must point out that even in these Highways, there are many culverts and bridges which are in a state of disrepair. These culverts and bridges will have to be widened, because of the increased traffic. For this purpose, we must get more money from the Centre. Take for instance, the Marmalong Bridge in Saidapet. The broadening of this bridge had been the subject-matter of correspondence with the Central Government for a very long time. I do not know when it is going to materialise. It is a very important bridge and is on the very important road connecting the southern districts with the Madras City. It is called the Madras-Cape Camorin Road and is in the heart of the city. On many an occasion, in season and out of season, we experience traffic jam at that place because of the Marmalong Bridge being very narrow. The Government should take early steps to take up this matter.

Now, what has become of the Express Highways about which much had been said by the Hon. the Minister for Public Works a couple of years back. I am told that the Government of India have a sum of Rs. 20 crores which has accumulated from the

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [23rd March 1961]

Cement Cess Fund. I also read in the papers sometime back, that a road from Durgapur to Calcutta, at a huge cost of about Rs. 70 lakhs or so, has been proposed. What is it that we are doing here? What concrete steps have the Government taken to press the Government of India to give us more grants to meet our needs? When are we going to get adequate grants from them. When we had a discussion at another meeting at a particular level, we stressed the need for taking up the Madras-Bangalore road with a view to connecting the two States. What has become of this road? What has become of our cry in this regard? I would like to know whether our cry is only in the wilderness.

As for coastal roads, we have very important coastal roads and these will have to be properly developed. If we have a good coastal road from here connecting Cape Camorin, it will go a long way in relieving the present congestion of traffic on the Grand Southern Trunk Road. It will also provide good communication for the coastal areas. This is a very important matter. From a speech recently delivered by Union Minister Hon. Dr. P. Subbarayan, I find that it is very unlikely that we will be able to get adequate money for this coastal road in the Third Plan. This requires some clarification. I request the Hon. Minister to impress upon the Central Government the necessity of taking up this road. Unless we are able to take up this coastal road, I am afraid, it may not be possible for us to go ahead with our developmental programmes.

The staff of the department should be considerably strengthened. The Government should sanction more posts of Divisional Engineers or Assistant Engineers. Only some districts have been bifurcated. All the other districts should be bifurcated. Because of the increase in the volume of work, there is urgent necessity for bifurcation of the districts and the sanctioning of more officers. In these matters, the Government should not take the financial implications alone into account. The volume of work should also be taken into consideration. When they do so, they will themselves find that the work has tremendously increased.

Sometime back, I made certain suggestions for effecting certain changes in the nomenclature of these roads. But, I am sorry to state that these suggestions have not been implemented. The Government should take up this question in right earnest in consultation with the Chief Engineer for Highways. Take for instance, the road from Kancheepuram to Sadras. It is called the "Sadras-Soniappan" road. There is the road connecting Kancheepuram with Chingleput. Also, there is an adjoining road from Chingleput connecting Tirukkazhukundram. From Tirukkazhukundram, two roads branch off, one to Mahabalipuram and another to Sadras. Because of all these things, people are much confused. When we give a name to a particular road, we must take care to see that it does not confuse the people. I am sure that we will be in a position to change the nomenclature of the roads in such a way that the people are not confused.

23rd March 1961] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

In my district, there was heavy flood damage all over and especially in the southern parts of the taluks of Kancheepuram, Madurantakam, etc. Though the work was pushed through well by the Highways Department still the amount allotted for this purpose has not yet been sanctioned. As they have to push through the work most expeditiously, I request the Government to sanction this amount without further delay, so that the work could be completed soon. To-day, we are on March 23. Even though the estimates have been sanctioned till yesterday, the money has not been disbursed for the Chingleput District Board. So, there is a deficit to the extent of Rs. 2 lakhs or so, and the contractors have not been paid so far. The same, I understand, is the cry of the other district boards as well. They too are not able to get the money in time with the result that no contractor is willing to take any work of the Highways Department. This will in turn result in the bad maintenance of our roads. This aspect of the matter has to be taken into consideration.

With these words, I request the Hon. Minister to take all steps possible to tone up the administration and strengthen it in all respects. That is all my submission, Sir.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு பல மதிப் பிற்குரிய அங்கத்தினர்கள் பல நல்ல ஆலோசனைகளை சொன்னதற்காக மிதரில் என் நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக எல்லா அங்கத்தினர்களும் கிராம ரோடுகளைப்பற்றித்தான் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த ரோடுகள் எல்லாம் நன்றாக அமைக்கவேண்டும் என்பது நம்முடைய விருப்பம். குறிப்பாக கிராம மக்கள் நல்லமுறையில் வாழ வேண்டும் என்கின்ற அடிப்படையில் தான் பஞ்சாயத் சட்டத்தை இந்த சபையில் நிறைவேற்றி அதற்கென்று பல அதிகாரிகளையும் நியமித்து கிராமங்கள் நல்ல நிலைமையில் இருக்கவேண்டும் என்று நாம் பல திட்டங்களை போட்டு நிறைவேற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். நல்ல ரோடுகளை எல்லாம் போட்டு, நல்ல பாதைகளை அமைத்து, கிராமங்கள் எல்லாம் நல்ல முறையில் நடக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த அரசாங்கம் இதில் அதிக அக்கரை எடுத்து பல திட்டங்களை போட்டு வருகிறது. சட்டம் செய்வது மட்டுமல்ல, நல்ல முறையில் அதை நடத்துவதற்கும், கிராமங்களில் சமுதாய நலத்திட்டத்தின் கீழும், பல வேலைகள், பல சிறிய நீர்ப் பாசனத்திட்டங்கள், பல சிறிய ரோடுகளை போடுவது போன்ற பல திட்டங்களை எடுத்து, அவற்றை நல்ல முறையில் பராமரிக்கவும் நாம் எவ்வளவுவரை நாண்டிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். இவற்றை யெல்லாம் கண்காணிப்பதற்கு போதிய அதிகாரிகள் இருக்கவேண்டும். அதை நன்றாகப் பரிசீலித்துத்தான் பெரிய சிப்-என்சினியர் ஒருவரை சிப்-இன்சினியரின் கீழ் நியமித்து அவருடைய மேற்பார்வையில் பஞ்சாயத்து சட்டங்கள் எல்லாம் நல்லமுறையில் நடந்து அவைகள் எல்லாம் வெற்றி அடைவதற்கு தகுந்த முறையில் தக்க ஏற்பாட்டை செய்யவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு தான் இந்த அரசாங்கம் பல ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. அதை மதிப்பிற்குரிய அங்கத்தினர்கள் அறிவார்கள். கிராம ரோடுகள் மிகவும் சீர்கேடை நிலையில் இருக்கிறது என்ற பல அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நுற்றுக்கு நூறு கிராம ரோடுகள் எல்லாம் நன்றாக இருக்கின்றன என்று சொல்லமுடியாது. கிராமங்களில் இருக்கின்ற ரோடுகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் சீர்திருத்த வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு தான், இப்போது அந்த ரோடு பொதுவழித்ததறையின் கீழ் வந்தாலும் சரி, அல்லது டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்ட் வேலையாக இருந்தாலும் சரி, கிராம ரோடுகள் என்று இருந்தால் அதை மூதலிடம் கொடுத்து எடுத்து,

[Sri P. Kakkan]

[23rd March 1961]

12-30
p.m.

தேசிய விஸ்தரிப்புத் திட்டத்தின் மூலமாகவோ, அல்லது கிராம அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் மூலமாகவோ, அந்த வேலைகளை கவனிக்கவேண்டும் என்கின்ற அடிப்படையில் அதற்காக தனி சிரத்தை எடுத்து, நமக்கு இருக்கின்ற நிதிநிலைமைக்கு தக்கவாறு வேலைகளை நடத்தவேண்டும் என்று ஒரு ஏற்பாடு செய்தோம். 10 லட்சம் ரூபாய் சிறிய ரோடுகளுக்காகவும், பஸ் போக்கக் கூடிய ரோடுகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கும் ரோடுகளுக்கு 15 லட்சம் ரூபாயும், மொத்தத்தில் 25 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்து நல்ல முறையில் செப்பனிடத் திட்டமிட்டோம். ஓரளவுக்கு சில இடங்களில் நல்ல ரோடுகள் போட்டிருக்கிறோம். அது பற்றாது. மேலும் அதிகப்படி நிதி வேண்டுமென்று நேற்று கூடிய போக்குவரத்து அலுவலகங்களைக் குழு ஒரு தீர்மானம் செய்திருக்கிறது. மேலும் அதிகப்படி நிதி ஒதுக்கீடு கிராம ரோடுகளை, அல்லது இப்போது ஜில்லா போர்டு ரோடுகளாக இருந்தாலும் பஸ் போவதற்கு மோசமாக, இருந்தால், மேலும் நல்ல முறையில் வைக்க முடிவு செய்திருக்கிறது என்று இந்த மன்றத்தில் சொல்லிக் கொள்கிறேன். இதை கவனித்து கிராம ரோடுகளுக்கு அதிகமாக கொடுத்து கிராம ரோடுகளை நல்ல முறையில் வைக்க நாங்கள் முன் வருவோம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தலைக்கு 40 நயா பைசா பஞ்சாயத்து சட்டத்தின் கீழ் ரோடு பராமரிப்புக்காகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இருந்தாலும் அதை வைத்துக் கொண்டு நல்ல முறையில் ரோடுகளை வைத்துக்கொள்ள முடியாது. இதில் மக்களெல்லோரும் அக்கரை எடுத்து தங்கள் தங்கள் ஊருக்கு என்னென்ன நன்மை செய்யவேண்டுமோ அதற்காக அந்தத் தொகைக்கு மேல் போட்டுச் செலவு செய்தால் நல்ல முறையில் இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சர்க்காரே பூரா பணமும் கொடுத்துவிட வேண்டும், அதுவும் நேரடியாக இங்கேயிருந்து கொடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் முடியாது. இதற்காகத் தான் மக்கள் திட்டம் என்று போட்டிருக்கிறது, மக்களும் கொடுக்கவேண்டும். மக்களும் ஒத்துழைக்க வேண்டும் என்று தான் அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. அதற்கிணங்கத் தான் ஓரளவு அரசாங்கம் அள்ளிக் கொடுத்தாலும் மக்கள் அக்கரை செலுத்தி ரோடுகளைப் போடும் காலத்தில், ரோடுகளைப் பராமரிக்கும் காலத்தில் பக்கமிருந்து கவனிக்கவேண்டுமென்று இப்போது சொல்லியிருக்கிறோம். நமது நாடு ரொம்ப நாட்களாக ஏழ்மையாக இருக்கக் கூடிய நாடு. அடிமையாக இருந்த காரணத்தினால் அநேக ரோடுகள் இல்லாமல் இருந்து வந்தோம். சுதந்திரம் வந்து மக்களாட்சி வந்த பிறகு என்ன என்ன நன்மை செய்யவேண்டுமோ அதற்கு திட்டம் போட்டு செய்து வருகிறோம். முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றி விட்டோம். 2-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் இறுதியில் இருக்கிறோம். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அடி வைக்கப் போகிறோம். எல்லா வற்றையும் சொல்லி விடலாம்.

“ சொல்லுதல் யார்க்கும் எளிது அரியவாம் சொல்லிய வண்ணம் செயல் ”—

எதையும் சொல்லி விடலாம்—ஆனால் துட்டு வேண்டும். துட்டு வேண்டுமென்றால் மக்களிடத்தில் போகவேண்டும்—வசதி இருக்கிறவர்களிடத்தில் போகவேண்டும். நம் அரசாங்கம் வரும் நிதியைக் கொண்டு, மக்களுடைய ஒத்துழைப்பைக்கொண்டு ரோடுகளை எவ்வாறு வைக்கவேண்டுமோ அவ்வாறு வைக்க முன்வரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அரசாங்கமே ரோடுகளைப் பராமரிக்கவேண்டுமென்று மத்திய அரசாங்கமும் மாகாண அரசாங்கமும் சேர்ந்து முடிவு செய்திருக்கிறது. அதற்காக ஒரு திட்டமும் வகுத்திருக்கிறது. அதை 20 வருஷத் திட்டம் என்று சொல்லுவார்கள். 20 வருஷத் திட்டம் என்று சொல்லும்போது 20 வருஷம் கழித்தா என்று சொல்லலாம். நான்கு ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களில் செய்தால் தான் எல்லாக் குறைகளும் தீரும் என்ற முறையில் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதுவும் விவசாயம் செய்யக் கூடிய பகுதியில் தான் ரோடு அல்லது கப்பி ரோடு இருந்து அது போட்ட ரோடுக்கு 4 மைல் இருந்தால் அதற்கு ஒரு ரோடு போட வேண்டும், அதே போல் பக்கத்து கிராமம் 1½ மைல் இருந்தால்

23rd March 1961]

[Sri P. Kakkan]

அதற்கு ஒரு ரோடு போடவேண்டும் என்று திட்டமிட்டிருக்கிறோம் அல்லது தஞ்சை மாதிரி இல்லாமல் விவசாயம் இல்லாது இருந்தால், அதாவது சில பகுதிகளில் விவசாயம் இருந்து, பாதி புஞ்சையாக இருந்தால் மெயின் ரோடுக்கு 8 மைல் இருந்தால் ஒரு கிளை ரோடு வேண்டும், கிளை ரோடிலிருந்து 3 மைலுக்கு சிறிய கிளை ரோடு வேண்டும் என்று போட்டிருக்கிறோம். நெல் அல்லாத, விவசாயம் இல்லாத பகுதிகளில் 12 மைல் இருந்தால் அந்த ஊருக்கு ரோடு போட்டு நல்ல முறையில் வைக்கவேண்டும் என்று திட்டமிட்டிருக்கிறது. அந்த வட்டாரத்தில் 5 மைலுக்குள் ஒரு கிராமம் இருந்தால் அதற்கு ரோடு வேண்டும் என்று திட்டமிட்டிருக்கிறோம். கிராம சாலைகளை இணைக்கவும் திட்டமிட்டிருக்கிறோம். இந்த முறையில் ஒவ்வொரு ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலும் ஆவன செய்ய அரசாங்கம் நல்ல முறையில் பாடுபட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்போது 3-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே, எனது ஊரையிலேயே சொல்லியிருக்கிறேன், மாநிலப் பெருவழிக்காக 4 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்போகிறார்கள். மாவட்டக் கழக சாலைகளுக்காக 3 கோடியே 60 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்யப் போகிறார்கள். யந்திரங்கள், தளவாடங்கள் இவைகளைல்லாம் வாங்க 60 லட்ச ரூபாய் செலவு செய்யப் போகிறார்கள். இராமநாதபுரம் போன்ற ின்ற தங்கிய பகுதிகளில், முதுகுளத்தூர் போன்ற பகுதிகளில் செலவழிக்க முன்பு 65 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கினோம். இன்னும் 25 லட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறோம். ரெயில்வே பாலங்கள், ரெயில்வே ஒவர்பிரிட்ஜஸ் இவைகளுக்கெல்லாம் 140 லட்சம் ரூபாய் செலவிடத் திட்டமிட்டிருக்கிறது. அரசாங்கம் திட்டமிட்டு காரியம் செய்கிறது. திட்டமில்லாமல் எந்தக் காரியத்தையும் செய்ய முடியாது. எதையும் உடனடியாகச் செய்ய முடியாது. அவசரப்பட்டு, ஆத்திரப்பட்டு ஒன்றும் செய்ய முடியாது. வழிவகைகளைச் செய்து ஆலோசனை செய்து தான் செய்ய முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மதிப்புக்குரிய கனம் எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசும்போது ஏதோ அதிகாரிகள்—அதாவது செக்ரட்டரி, சீஃப் என்ஜினியர் இவர்களின் தலையீடு இருக்கிறது, நல்ல முறையில் நீதி வழங்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். எதைச் செய்தாலும் நீதியாக, நேர்மையாக இந்த அரசாங்கம் செய்கிறது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சீஃப் என்ஜினியர் அவர்கள் ஏதாவது ப்ரொமோஷனைப் பற்றி சிபாரிசு செய்தால், செக்ரட்டரி அதை பரிசீலனை செய்யவேண்டும். பரிசீலனை செய்யாமல் கண்ணை மூடிக்கொண்டு எனக்கு அனுப்பவா இருக்கிறார்? அந்தக் குறிப்பிட்ட நபரின் கான்ஃபிடென்ஷியல் ரிப்போர்ட்டைப் பார்த்து, ஏதாவது சென்ஷிவ் இருக்கிறதா, இதில் ஏதாவது அக்கிரமம் இருக்கிறதா, நல்ல மனிதர் தானா, வேறு யாருக்கும் பாதகம் ஏற்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்த்து அனுப்புகிறார்கள். அதை வைத்துக்கொண்டு அரசாங்கம் முடிவு செய்யும்படி அங்கே அவர் வேண்டும், இவர் வேண்டும் என்ற மனப்பான்மை இல்லை. கடந்த 4 வருஷங்களாக இந்த முறையில் தான் நாங்கள் ப்ரொமோஷன் கொடுத்த வருகிறோம். யாராவது ஒருவர் சொல்லலாம் எதிர் கட்சித் தலைவரிடத்தில் அதில் அப்படி நடந்து விட்டது, இதில் இப்படி நடந்து விட்டது என்று. யாராவது சொல்வதையெல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது. சர்வீஸ், மெரிட்ஸ் இவைகளையெல்லாம் பார்த்துத் தான் நீதி வழங்கப்படுகிறது. எந்த ப்ரொமோஷனைச் செய்யும்போதும் பார்த்துச் செய்யப்படுகிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சுவிர் கனம் எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள், மந்திரி பின்னோடு சூபரிண்டெண்டிங் என்ஜினியரெல்லாம் வரவேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள் என்று. முக்கியமான விஷயங்களில், அதாவது மழை பெய்தது என்றால், அநேக இடங்களுக்குச் சென்று கவனிக்கவேண்டியிருக்கிறது, அந்தந்த சமயத்தில் கட்டளையிட்டு கவனிக்கவேண்டுமென்று சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. சும்மா வீட்டில் உட்காருவதற்காக சூபரிண்டெண்டிங் என்ஜினியரை நாம் வைக்கவில்லை. நல்ல முறையில் பார்த்து வேண்டும் என்று இருக்கிறோ தவிர, ரீர் பண்ணும்போது நீங்கள் வர வேண்டும், சூபரிண்டெண்டிங் என்ஜினியர் வரவேண்டும், என்று சொல்லவில்லை என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

[23rd March 1961]

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, has not a general order been issued to the effect that the Superintending Engineer should accompany the Hon. Minister wherever he goes on tour? Even if he goes on tour for political propaganda purposes, the Superintending Engineer will have to accompany him. I can quote the Government Order and even bring it here.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் அந்த மாதிரி இருந்தால் என்னிடம் சொல்லலாம். அந்த மாதிரி ஜி.ஓ. இருந்தால் அதை மாற்ற முன் வருவேன் என்று சொல்லிக்கொள்ளு கிறேன். ஏதாவது எஸ்.எ. கவனிக்கவேண்டும்மென்று இருந்தால் நிச்சய மாக வரவேண்டுமென்று கட்டளை இருவோம். எந்தெந்த இடத்தில் அவரது பணி, அவரது சேவை தேவையாக இருக்கிறதோ அங்கங்கே வரச் சொல் வேன் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அவர்கள் சொல்லும்போது நில ஆர்ஜிதம் செய்வதிலே தாமதம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். இதிலே சாதாரணமாக நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்யும்போது கொஞ்சம் காலதாமதம் தான் ஆகிறது. ஆகவில்லை என்று யாரும் சொல்லவில்லை. அதற்காகத் தான் வீடு கட்டுவதற்காக இருந்தாலும் சரி, அல்லது ஏழைகளுக்கு நில ஆர்ஜிதம் கொடுப்பதாக இருந்தாலும் சரி அல்லது ரோடுகள் போடுவதற்கு நில ஆர்ஜிதம் செய்வதானாலும் சரி, அவசரச் சட்டத்தை உபயோகப்படுத்தி வெகு சீக்கிரமாக ஆர்ஜிதம் செய்வவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கட்டளையிட்டிருக் கிறது. அந்த முறையிலே தான் நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்து ரோடுகள் போடுவதோ, பாலங்கள் கட்டுவதோ போன்ற காரியங்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகிறது. இதிலே காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னால், சில இடங்களில் நிலத்தின் சொந்தக்காரர்கள் ஹைகோர்ட்டில் ரிட் போட்டு விடுகின்றனர். அவர்களை நீங்கள் ரிட் போடவேண்டாமென்று சொன்னால், இந்த அரசாங்கம் இந்த மாதிரி சர்வாதிகாரம் செய்கிறார்களே என்றும் சொல்வார்கள். அதையும் இந்த அரசாங்கம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. அப்படிப் பார்க்காமலும், ஒருவருடைய நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்யக்கூடாது, இதை விட்டு, அதிகாரிகளைப் பார்த்து வெறு மனே சும்மா இருக்கிறார்கள் என்று கூறுகிறார்கள். அதிகாரிகள் உண்மை யிலேயே பல சேவைகளைச் செய்து வருகிறார்கள். அவர்களை நாம் பாராட்டு வேண்டும். அப்படிப் பாராட்டினால் தான் அவர்களும் மகிழ்ச்சியோடு பல வேலைகளை இனியும் செய்ய முன் வருவார்கள். பாராட்டுவது என்றால் என்ன? மந்திரிகளுக்கு மாலை போடுகிறார்கள், ஏன் போடுகிறார்கள்? மாலை போடுகிறதின் மூலம், மேலும் ஒரு பாரம் நம் மீது சுமத்தப் படுகிறது. இதுவரை செய்தது போதாது. மேலும் இதைச் செய்யுங்கள் என்று சொல்லி தான் மாலையைப் போடுகிறார்கள். அதே போலத்தான் தான் இந்த அதிகாரிகளைப் பாராட்டுவதும், இப்படி அவர்களைப் பாராட்டு வதன் மூலம், மேலும் நல்ல முறையிலே இந்த மாநிலத்திற்கு தொண்டு செய்வதற்காக முடியுமென்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படு கிறேன். நம்முடைய மாநிலத்திலே அதிகாரிகள் நன்கு வேலை செய்கிறார் கள். ஆகவே தான் நம்முடைய மாநிலத்திலே எல்லா வேலைகளும் துரிதமாக நடைபெறுகிறது. ஒரு சில இடங்களில் கஷ்டங்களும், இடைஞ் சல்களும் இருக்கத் தான் செய்கிறது. ஆகவே தான் கலெக்டர் அவர் களிடத்திலே இந்த அவசரச் சட்டத்தை உபயோகித்துக்கொள்வதற்கு சிபார்சு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப் படுகிறேன்.

மதிப்பிற்குரிய கனம் அங்கத்தினர் கே. எஸ். கரையாசாமி அவர்கள் தரக் குறைவு என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு நான் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். நம்முடைய மாகாணத்திலேதான் மற்ற மாகாணங்களைக் காட்டிலும் நல்ல முறையிலே செய்யப்பட்டு வருகிறது. நம்முடைய திருவாங்கூர் ராஜ்யத்தைப் பற்றியும் அவர்கள் சொன்னார்கள். அங்கே இப்போது கான்சிரீட் ரோடு போடுவதாக இருந்தால் மைலுக்கு

23rd March 1961]

[Sri P. Kakkan]

ஒரு லட்சம் செலவாகிறது. தார் ரோடு போடுவதற்கு ஊதலுக்கு 30,000 செலவாகிறது. திருவாங்குரைப் பொறுத்தவரையில் ராஜா இருந்த காலத்திலே, நிறைய சிமெண்ட் ரோடு போட்டிருந்தார்கள். அதை ஒப்பிட்டு நம்முடைய மாகாணத்திலே தார் போட்ட ரோடுகளைப் பார்ப்பது நல்லது அல்லவென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நம்முடைய ராஜ்யத் திலே உள்ள ரோடுகள் எவ்வளவோ தாரம் நல்ல முறையில் வைக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதோடு நம்முடைய நிதி நிலைமைக்குத் தக்கபடி செய்யப் படும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

தொழிலாளர்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இந்த மானியக் கோரிக்கையில் இது பற்றி சொல்லியிருப்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதுவரைக்கும் எல்லோருக்கும் நன்மை செய்திருக்கிறோம். மேலும் பரிசீலனை செய்து, யார் யாருக்கு சட்டப்படி, எந்தவிதத்திலே உதவி செய்யவேண்டுமென்பது இந்த அரசாங்கத்தின் கவனத்திலே இருந்து வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மதிப்பிற்குரிய அன்புமக்கள் அவர்கள் பேசும்போது, இந்த பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு கீழே நீர்ப்பாசன வேலைகள் எல்லாம் ஹைவேஸ் இலாகா வின் டெப்டி சீப் என்ஜினியரின் கீழ் இந்த வேலைகள் சரியாக நடைபெறுது. பி.பி.எயு.டி. இடமே நீர்ப்பாசனம் இருக்க வேண்டுமென்று பேசினார்கள். அவர்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மைனர் இரிகேஷன் ஒவர்கியர்கள் இதிலே இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இந்த நீர்ப்பாசனப் பகுதியிலே வேலை செய்கிறார்கள். அதனால் இந்த வேலை எந்த விதத்திலும் கெட்டு விடாது. செய்து வந்த வேலைகள் தான் மேற்பார்வையிடப்படுகிறதே ஒழிய, எந்த விளக்குகளிலும் நீர்ப்பாசனம் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் எப்போதும் வேலை செய்வதற்குச் சித்தமாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த வேலை தாமதப்படும், கெட்டு விடும், என்று எண்ணுவதற்கே இதில் இடமில்லை. நல்ல முறையிலே திட்ட வேலைகளை நன்றாகச் செய்ய ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும் என்று அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதோடு அவர்கள் எக்ஸ்பிரஸ் ஹைவேஸ் ரோடுகளைப் பற்றியும் சொன்னார்கள். குறிப்பாக இதைச் சென்னை—விழுப்புரம் வரைக்கும் எடுத்துக்கொண்டால் நல்லது என்று சொன்னார்கள். இப்போது ரோடு களை நல்ல முறையிலே கிராண்ட் டிரங்க் ரோடுகளாகப் போடுவதற்கு திட்ட மிடப்பட்டிருக்கிறது என்பது நமக்குத் தெரியும். அந்த முறையிலே தான் இப்போது இரு பக்கத்திலும் அகலப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. அந்த முறையிலே எந்தவிதமான தங்கு தடையுமின்றி, அபத்துக்கள் இல்லாமல் பஸ்கள், பெரிய பஸ்கள் போக்கூடிய ரோடுகளைப் போடத் திட்டமிடப் பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இந்த எக்ஸ்பிரஸ் ஹைவேஸ் விழுப்புரம் வரைக் கும் மட்டுமல்ல, எந்த பகுதியிலே இந்த நிலைமையைக் கொண்டு வந்தால் நல்லது என்பதைப் பரிசீலனை செய்து பார்த்து நல்லதொரு முடிவுக்கு வரலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போது டெல்லியிலே கட்டப்படுகின்ற கட்டிடத்தைப் பற்றி பெயர் வைப்பதற்கு “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்று வைப்பதைக் காட்டிலும், “தமிழகம்” அல்லது “தமிழ்நாட்டு அவுஸ்” என்று வைக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். நாம் ஏற்கெனவே ஊட்டியிலே “தமிழகம்” என்று பெயர் வைத்திருக்கிறோம். இப்போது தமிழிலே “தமிழ் நாட்டு வீடு” என்றும் ஆங்கிலத்திலே “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்றும் வைக்கலாம் என்றும், ஆகவே இரண்டும் இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித் கொள்கிறேன். இப்படி இரண்டிலும் இருப்பதால், ஆங்கிலம் தெரியாதவர்கள் தமிழிலே புரிந்து கொள்வதற்கும், இரண்டையும் தெரிந்தவர்கள் “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்பதையும் தெரிந்துகொள்வார்கள்.

SRI A. GOVINDASAMI : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்று இருக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறார்கள். சென்னையிலிருந்து தமிழ் தெரியாதவர்கள் போனால் புரிந்து கொள்வதற்காக “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்று போடப்படுகிறதா?

[23rd March 1961

THE HON. SRI P. KAKKAN : மற்றவர்களும் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காகத் தான் இப்படிப் போடப்படுகிறது. சென்னை யிலுள்ளவர்கள் சென்றால் “தமிழ் நாடு வீடு” என்பதைப் பார்த்தே நன்கு தெரிந்துகொள்ளலாம். நம்முடைய சேவையை மற்றவர்கள் பார்த்துப் புரிந்துகொள்ள வேண்டுமென்பதற்காகத் தான் “மெட்ராஸ் அவுஸ்” என்று போட இருக்கிறோம்.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : இதே மாதிரி வடக்கே யுள்ளவர்கள் தமிழிலேயா எழுதுகிறார்கள். அவர்கள் ஆங்கிலத்திலேகூட எழுதுவதில்லையே. ஆகவே கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதி இந்தியோடு, தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலேயும் எழுத வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டால் நல்லது.

THE HON. SRI P. KAKKAN : நம்முடைய பண்பாட்டின்படி நாம் நமது கடமையைச் செய்வோம். மற்றவர்கள் பிரச்சனை அல்ல இது. நாம் செய்யக்கூடியதை நாம் நன்கு செய்யவேண்டும். நம்முடைய மனச் சாட்சி எப்போதும் நல்ல முறையிலே தான் செயல்படும். “யாதும் ஊரே, யாவரும் கேளிர்” என்று நாம் சொல்வதுண்டு. நாம் பிறருக்கு வழிகாட்டியாக இருப்போம் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் மருதாசலம் அவர்கள் பேசும்போது, இருக்கிற எரியை மூடி விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இதைப் பற்றி பரிசீலனை செய்திருக்கிறார்கள். பரிசீலனை செய்து “ஏரி பிரயோஜன மில்லை” யென்று சொல்லவேண்டியது யார்? பிரதம என்ஜினியர் பார்த்துச் சொல்லவேண்டும். அங்கத்தினர் சொன்னார் என்று, அதற்காக நாம் மூடி விடமுடியாது. எங்கெங்கே மோடாக இருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் பள்ளமாக்கப்பட்டு, சில இடங்களில் நீர்ப்பாசன வசதி செய்யப் பட்டு வரிகிறது. ஒரு இடம் நீர்ப்பாசனத்திற்கு உபயோகப்படுமா, படாதா தூரெடுக்க வேண்டுமா, மூடிவிட வேண்டுமா என்பதையெல்லாம் பிரதம என்ஜினியர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்து பார்த்துச் சொல்ல வேண்டும். அப்படி அவர் பரிசீலனை செய்து பார்த்து அதை மூட வேண்டாமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்போது புல்டோசரைக் கொண்டு மேட்டை இடங்களை, நன்கு ஆழப்படுத்தி தண்ணீரைக் தேக்குவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருவதைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே இதை மூட வேண்டிய அவசியமில்லை என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

SRI N. MARUDACHALAM : ஸார், இந்தக் குளம் மத்தியிலே இருக்கிறபடியால், வெள்ளக் காலத்தில் தண்ணீர் நிரம்பி பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய கிராமங்களில் சேதம் விளைவிக்கக்கூடிய நிலைமையிலே இருக்கிறபடியாலும், அந்தக் குளத்திலே அதிக பாசன வசதி இல்லாத காரணத்தாலும் தான் அந்தக் குளத்தை மூட வேண்டுமென்று அந்தக் கிராமப் பகுதி மக்கள் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடம் விண்ணப்பம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் மீண்டும் அவர் சொன்னதையே வற்புறுத்திக்கொண்டிருக்கிறார் என்று நினைக்கிறேன். மீண்டும் பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாம் என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உண்மையிலேயே இப்போது எரிகளை யெல்லாம் மூடி விடுகிறது என்ற எண்ணமே இந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை. பயன்படாத எரியாக இருந்தாலும், அங்கு தண்ணீரைத் தேக்கி, பாசன வசதியைச் செய்ய முடியுமா என்று பரிசீலனை செய்வார்கள். ஆனால் ஆயக்கட்டு நிலங்கள் இருக்கும்போது அங்கு கண்மாயை மூடுகின்ற பழக்கம் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை யென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்கள் சில ரோடுகளைப் பற்றி சொன்னார்கள். அம்மாதிரி ரோடுகள் மோசமாக இருந்தால் அதைப் பற்றி விசாரிக்கச் சொல்லுகிறேன். அதைக் கவனிப்பதற்கு ஏற்பாடு

23rd March 1961] [Sri P. Kakkan]

செய்யச் சொல்கிறேன். தொழிலாளர்களைப் பற்றி சொன்னார்கள். கனம் சட்டநாதக் கரையாளர் அவர்களுக்குச் சொன்ன பதில் தான் அவர்களுக்கும். இப்போது “டெப்லி வேஜனை” அதிகப்படுத்தி கொஞ்சம் சம்பளம் கூடக் கொடுத்திருக்கிறோம். மேலும் “பே கமிஷன்” என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதையெல்லாம் பார்த்து அதெல்லாம் மறுபடியும் அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அது பற்றி பின்னால் ஒரு முடிவு செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீமான் செல்வராஜ் அவர்கள் பேசுகிறபொழுது விருத்தாசலம் நகரத் திற்குப் பக்கத்திலே இருக்கும் “பிரிட்ஜை” பற்றி சொன்னார்கள். நானும் என்ஜினியரிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். பாலம் மிகவும் குறுகலாக இருக்கிறது. அகலப்படுத்தவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். இவ்வளவு குறுகலாக இருக்கும்பொழுது சில சமயங்களில் அதற்குச் சேதம் வரலாம். ஆகவே, இந்த வேலைக்கு “டாப் பிரைয়ারிட்டி” கொடுத்து அந்தப் பாலத்தை அகலப்படுத்துவதற்கு இப்பொழுது ஏற்பாடு செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து அகலப்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

ஸ்பெஷல் கிராண்டு பற்றி சொல்லும்போது, சில ரோடுகள் இன்னும் செப்பணிப்படவில்லை என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் முன்பு சொன்னபடி விசேஷமாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் ரோடுகள் செப்பணிடுவதற்காக கிராண்டுகள் கொடுத்திருக்கிறோம். மேலும் இப்பொழுது மழை பெய்ததன் காரணமாக அநேக ரோடுகளுக்கு சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக 1961-62-ல் அதிகமாக செலவிடவேண்டுமென்று சொல்லி பிரதம என்ஜினியர் அவர்கள் அரசாங்கத்திற்கு எழுதியிருக்கிறார்கள். அதைப் பரிசீலனை செய்து அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் பாலங்கள் கட்டுவதற்கும், சேதப்பட்ட பகுதிகளில் உள்ள ரோடுகளை நன்கு வைப்பதற்கும் அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீமான் வி. கே. கோதண்டராமன் அவர்கள், அவருடைய பகுதியில் இருக்கிற ரோடு நிலைமையைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அதற்கு முன்பே ஆரம்பத்திலேயே சொன்னேன். ஒவ்வொரு தொகுதியையும் எடுத்துக் கொண்டால், எல்லாத் தொகுதிகளிலும் 100-க்கு 100 மடங்கு செய்ய வேண்டிய எல்லா வேலைகளையும் செய்துவிட்டதாகச் சொல்ல முடியாது. அதுவும் மலைப் பிராந்தியத்தில் ரோடுகள் போடுவதில் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்பது எல்லோருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். அதுவும் ஆதிவாசிகள் இருக்கிற பகுதியில் ஆதிவாசிகளுக்காக ஒதுக்கியிருக்கிற பணத்திலிருந்து நல்லதோர் ரோடு போட்டு விட முடியாது. ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு, அவ்வாறு டிஸ்டிரிக்ட் போட்டு அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். விசேஷமாக இப்பொழுது பின்தங்கிய ஆதிவாசி மக்கள் இருக்கிற பகுதிகளுக்கெல்லாம் மத்திய சர்க்கார் உதவி செய்யவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு இருந்து வருகிறார்கள். சம்பந்தப்பட்ட கமிஷனரும் இப்பொழுதும் இங்கு வரப்போகிறார்கள். ஆகவே, மலைப் பிரதேசங்களுக்கு எவ்வளவு ஒத்தாசை உதவி செய்ய வேண்டுமோ, அதைச் செய்ய அரசாங்கம் முன்வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

“எஸ்.ஈ.” பற்றிச் சொன்னார்கள். திருநெல்வேலி சர்க்கின் என்ஜினியர் திருச்சியில் இருந்து வேலை பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். திருநெல்வேலி சூப்பிரண்டென்டிங் என்ஜினியர் ஏற்கனவே திருச்சியில் புள்ளம்பாடி கட்டளை திட்டத்திற்காக ப்ராஜக்ட் சர்க்கின் என்ஜினியராக பணியாற்றி வந்தார்கள். பிற்பாடுதான் திருநெல்வேலியை பிரித்தோம். அந்த வேலை முடியவில்லை. அந்த வேலை முடிந்த பிற்பாடு சூப்பிரண்டென்டிங் என்ஜினியர் திருநெல்வேலி வேறு தனியாக பிரிந்து விடுகிறது. மேலும் சரியான வீடும் கிடையாது. எக்ஸ்சுயூட்டிவ் என்ஜினியர் பங்களாலை கொடுத்துவிடலாம் என்று முதலில் நினைத்

[Sri P. Kakkan]

[23rd March 1961]

தோம். பிற்பாடு ஒரு கட்டிடமே தனியாக கட்டிவிடலாம் என்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. சூபரின்டெண்டிங் என்ஜினியர், திருநெல்வேலி இப்பொழுது திருச்சியில் இருக்கிறார்கள். கட்டிட வேலை முடிவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது முடிந்தவுடன், அல்லது அதற்கு முன்னாலேயே அவர்கள் தலைமை ஸ்தலத்தை திருநெல்வேலியில் வைத்துக் கொள்வார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீமான் பழனிசாமி கவுண்டர் அவர்கள் அவருடைய தொகுதியாகிய திருப்பூரைப் பற்றி பல கோரிக்கைகளை கேட்டிருக்கிறார்கள். பார்த்து பரிசீலனை செய்து எவ்வளவு தூரம் அவர்களது கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு முன் வரமுடியுமோ அவ்வளவுதூரம் முன்வருவோம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். வீடுகள் அதிகப்படியாக கட்டித்தர வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டியதுதான். அதற்காக ரூ. 50 லட்சம் 'ஸ்டாப் க்வார்ட்ஸ்'க்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நல்ல முறையில் அவர்கள் சுகமாக வாழ்வதற்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுத்து ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்றுதான் அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. போலீஸ் அண்பர்களுக்கு அதிகப்படியான வீடுகள் இப்பொழுதும் கட்டிக்கொடுக்கப்படுகின்றன. இது வரையிலும் 80 சதவிகிதம் நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். அதைக் காட்டிலும் கூடுதலாகச் செய்வதற்கு சௌகரியம் ஏற்படும்பொழுது செய்யப்படும். பி.டபிள்யூ.டி. சம்பந்தப்பட்ட அண்பர்களுக்கும் 'இம்மாதிரி நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுக்க இந்தத் தொகை பயன்படும். மேலும் தேவையானால் அரசாங்கம் கொடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

மதிப்பிற்குரிய சிதம்பரநாத நாடார் அவர்கள் சில வார்த்தைகளைச் சொல்லி பாராட்டினார்கள். பி.டபிள்யூ.டி. செக்ரடரி, பெருவழித் துறை என்ஜினியர் ஆகியோர்களைப் பாராட்டினார்கள். என்னையும் கூடப் பாராட்டினார்கள். ரொம்ப சந்தோஷம். மந்திரியாக இருந்து பணியாற்றியிருப்பதால் அவர்களுக்கு மந்திரியினுடைய கஷ்டம் தெரியும். அப்படி மந்திரியாக இருந்தவர் நாங்கள் வேலை செய்ததைப் பற்றி பாராட்டியிருப்பது குறித்து உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். பாம்பின் கால் பாம்புக்குத்தான் தெரியும் என்று சொல்லுவது போல, எப்படி கஷ்டப்பட்டு வேலை செய்கிறார்கள் என்பது அவருக்குத்தான் நன்றாகத் தெரியும், மந்திரியாக இருந்ததால் மந்திரியின் கஷ்டங்கள் அவருக்கு நன்றாக தெரியும், அவர்களுடைய தொகுதிக்குக் கூட போயிருக்கிறேன். அவர் சொன்ன காரியங்களைக் கூட செய்யவில்லை. அப்படியிருந்தும் அவர்கள் பாராட்டி மீறுகிறார்கள். அவர்கள் சொன்ன காரியத்தைச் செய்யமுடியாது என்று நான் சொன்னபொழுது, அவர்களே நான் சொன்னது நியாயம் என்று பின்னாலே உணர்ந்து கொண்டார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட மாஜி மந்திரியாக இருந்தவர் இப்பொழுது சட்டசபை அங்கத்தினராக இருக்கிறார். அவர்கள் பாராட்டியதற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதர அங்கத்தினர்களும் பாராட்டினார்கள். பிற்பாடு சில குறைகளையும் சொன்னார்கள். குறைகள் சொல்லக்கூடாது என்று சொல்லவில்லை. சொல்ல வேண்டியதுதான். இம்மாதிரி பாராட்டியது எங்களுடைய கடமையை நன்றாகச் செய்வதற்கு உற்சாகத்தை ஊட்டும் முறையில் இருப்பதாக எடுத்துக்கொள்ளுவோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

கோவில்பட்டி தொகுதி அங்கத்தினர் ஸ்ரீமான் சுப்பையா அவர்கள் ஆசிரியர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு தக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். கலவி மான்யக் கோரிக்கை விவாதத்திற்கு பதில் அளிக்கையில் கனம் நீதி அமைச்சர் அவர்கள் இதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். வீடு கட்டிக்கொடுப்பதற்கு எவ்வளவு தூரம் உதவி செய்ய முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் செய்வதற்கு திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்காக சூபரின்டெண்டிங் என்ஜினியர் வைத்திருக்கிறோம். அவர்களுக்குக் கீழ் பல டிவிஷனல் என்ஜினியர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் நன்றாக பணி

23rd March 1961]

[Sri P. Kakkan]

யாற்றிக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஒரு சில இடங்களில் சில கோளாறுகள் இருக்கலாம். ஏதோ ஒரு இடத்தில் ஒரு செங்கல் அல்லது ஒரு சுவர் இடிந்து விழுந்து விட்டால், பூராவும் அப்படித்தான் இருக்கும் என்ற முடிவுக்கு வந்து விட முடியாது. அவர்கள் நல்ல முறையில் அநேக கட்டிடங்களை கட்டி முடித்திருக்கிறார்கள்.

DEPUTY SPEAKER: I have to inform the Hon. Minister that another Demand has to be considered by the House to-day.

THE HON. SRI P. KAKKAN: சம்பந்தப்பட்ட சீப் என்ஜினியரும், அவருக்குக் கீழே வேலை செய்கின்ற சூபரிண்டெண்டிங் என்ஜினியரும் நன்றாக வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் அவர்களை பாராட்டுகிறேன். மேலும் நல்ல முறையில் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு அவர்கள் முன் வருவார்கள் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இன்னொரு மான்யத்தையும் இந்தச் சபை நிறைவேற்ற இருப்பதினால், இப்பொழுதும் நேரம் இல்லை. அநேக அங்கத்தினர்கள் நிகழ்த்திய பிரச்சங்களுக்கெல்லாம் என்னிடத்தில் பதில் இருக்கிறது. எல்லாவற்றிற்கும் பதில் சொல்லுவதற்கு இப்பொழுது நேரம் கிடையாது. (குறுக்கீடு). குழித்தலை பாலத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாம். நான் எங்கு போனாலும், வீடு வேண்டும், ரோடு வேண்டும், மாடு வாங்குவதற்கு உதவி வேண்டும், பாலம் வேண்டும் என்றெல்லாம் கோரிக்கைகள் வருகின்றன. எல்லாவற்றையும் ஒரே சமயத்தில் செய்து முடித்துவிடமுடியாது. எல்லாவற்றையும் பார்த்து, பரிசீலனை செய்து எவ்வளவு தூரம் செய்ய முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் செய்வதற்கு நடைமுறையில் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, வெட்டுப் பிரேரணைகளை அங்கத்தினர்கள் வாபஸ் வாங்கிக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER: Is the hon. Member Sri Kothandaraman withdrawing his cut motion? 1 p.m.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN: I am pressing my cut motion.

DEPUTY SPEAKER: The question is—

'That the allotment of Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII—Civil Works—Works be reduced by Rs. 100.'

The cut motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER: The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 8,76,57,200 under Demand XXVII—Civil Works—Works.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

The cut motion of Sri K. Sattanatha Karayalar to Demand XXVIII—Civil Works—Establishment and Tools and Plant was, by leave, withdrawn.

DEPUTY SPEAKER: The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,67,28,600 under Demand XXVIII—Civil Works—Establishment and Tools and Plant.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

The cut motion of Sri K. Sattanatha Karayalar to Demand XLII—Capital Outlay on Civil Works was, by leave, withdrawn.

[23rd March 1961

DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,17,43,600 under Demand XLII—Capital Outlay on Civil Works.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEMAND XXXII—STATIONERY AND PRINTING.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : On the recommendation of the Governor I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,41,67,900 under Demand XXXII—Stationery and Printing.’

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

‘That the Government be granted a Sum not exceeding Rs. 1,41,67,900 under Demand XXXII—Stationery and Printing.’

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR may move his cut motion.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move the following cut motion :—

‘That the allotment of Rs. 1,41,67,900 under Demand XXXII—Stationery and Printing be reduced by Rs. 100.’

DEPUTY SPEAKER : Cut motion moved—

‘That the allotment of Rs. 1,41,67,900 under Demand XXXII—Stationery and Printing be reduced by Rs. 100’.

The motion and the cut motion are before the House for discussion.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, I rise to support the cut motion. While doing so, I would like to make some suggestions. The Estimates Committee for the year 1958–59 has submitted a report. From a perusal of the report we find that they have made a number of recommendations. I want to know from the Hon. Minister whether some of the recommendations contained in that Report had been carried out. They have made very useful suggestions. If all the suggestions had not been carried out, the Hon. Minister may kindly go through them and do something in the matter.

The most important thing is the replacement of old obsolete machines. I do not know what steps have been taken with regard to replacement of spare parts, and whether this Government have taken steps to impress on the Government of India the necessity of allotting more foreign exchange for this. Unless we purchase new modern machines and also import the necessary spare parts, it will not be possible to keep pace with the work which is growing day by day.

23rd March 1961] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

Next is "Labour relations". Of course there has been very good and cordial relationship between labour and management. My submission is incentive bonus system also should be introduced if possible with a view to giving more incentive to the workers, there. Otherwise there won't be much satisfaction. They are already doing very good work. But still something more should be done.

We find that there has been a hue and cry that important Acts are not available easily at the Government Press, when the public approach the Press for purchase of those publications. I would request the Hon. Minister to issue instructions to the officers concerned to stock more of these important Acts and Codes and important publications which are required by the public. This is a long-standing complaint. The Press is over-worked with other urgent work and probably they won't find time for this. This is important and essential.

So far as local bodies are concerned we find that Hoe and Company is having the monopoly. The result is they don't get forms in time. Important application forms which are urgently needed are not issued in time. Government must seriously think of increasing the activities of the Press and see whether it will not be possible for them to supply all forms that are required by the Panchavats and Panchayat Unions and then recover the cost from them. For that more shift system can be introduced.

Lastly we find that there is some amount of wastage in some Government departments; they have used more stationery than required. Government must see the desirability of making a budget provision for printing for each department. That had been suggested by the Estimates Committee. That should be gone into. On the whole I should pay encomiums to the Hon. Minister that the administration of this department, especially at the present time, is exceedingly satisfactory. That is all my submission.

* SRI R. SRINIVASA IYER: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பாராட்டிப் பேசிய பிறகு இன்னும் அதிகமாகப் பேசத் தேவையில்லை, ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகள் மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது, போர்ட் செயின்ட் ஜார்ஜ் கெஜெட்டை ஒரு மாடலாக ரொம்ப நல்ல முறையிலே, ஏற்கனவே இருந்த கன்யூஷனெல்லாம் போய், பல பார்ட்டுகளும் ஒவ்வொன்றும் ஒரு செக்ஷனாகப் போட்டு, தனித்தனியாக வருகிறதனால், பார்க்கிறவர்களுக்கு மிக்க நலமாக இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) அது பார்க்கிறவர்களுக்குத் தான் உபயோகமாக இருக்கும் என்பதனால், "பார்க்கிறவர்களுக்கு" என்று சொன்னேன். அது இப்பொழுது ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கிறது.

இந்த அறிக்கை கொடுத்திருப்பதில், 13-வது பக்கத்திலிருந்து, 15-வது பக்கம் வரை Amenities என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. முக்கியமாக சென்னையில் கவர்மென்ட் பிரஸ்ஸில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளிகள் ஒரு வருஷத்திற்கு முந்திக்கூட்டம் போட்டு, நாங்களெல்லாம் சிஸ்பேர் போயிருந்தோம், அங்கே "There exists a cordial relationship between the

[Sri R. Srinivasa Iyer] [23rd March 1961]

Government and the workers” என்று இந்த அறிக்கையின் 15-வது பக்கக் கடைசியில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இன்றைக்கு அவர்கள் மட்டும் நன்றி செலுத்தவில்லை. அவர்களுக்காக நானும் மற்றவர்களும் சர்க்காருக்கு நன்றி செலுத்தக் கடைம்பப்பட்டிருக்கிறோம். கவர்ன்மென்ட் பிரஸ் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டப்போவதாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு கூட, இவர்களுக்கும் ரெயில்வேயில் போல, பிரீ பஸ் பாஸாவது கொடுத்து, அவர்கள் இருக்குமிடத்திலிருந்து தொழில் நிலையத்திற்கு போய்வர, சௌகரியம் செய்து கொடுத்தால் நல்லதாக இருக்கும். லேபர் யூனியனுக்குக் கட்டும் கொடுத்து வசதி பண்ணியதனால்தான் அங்கே நல்ல சமுதாய நல்லுரவு நிலவக் காரணமாக இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். சமூகமான சூழ்நிலை இருந்தால்தான் வேலை நன்றாக நடைபெறும். இதிலே சில குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. இரண்டொரு விஷயங்களை மட்டும் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஜாஸ்தியாகச் சொல்ல விரும்பவில்லை.

பிரஸ்ஸில் ப்ரெப் ரீடிங் என்று தனியாக ஒரு ப்ராஞ்சு இருக்கிறதோ என்னவோ. அசெம்பிளியில் கொடுக்கும் புத்தகங்கள், மற்ற அறிக்கைகள் எல்லாம் நன்றாக இருக்கிறது, ஒரு மில்லிக் கிடைபாது. ஆனால், ஸ்பார்டினேட் லெஜிஸ்லேஷன் கமிட்டிக்கு வரும் ஈடுகள், ஆக்ட்கள் இவையெல்லாம் மிக்க எழுத்துப் பிழைகள் உள்ளவைகளாக இருக்கின்றன. சில ஸென்டென்ஸ்களில் (negative) நெகடிவ்வே இல்லாமல் போய் அனர்த்தம் ஆகிவிடுகின்றன. ப்ரெப் ரீடிங் பிரஸ்ஸில் இருந்தால் நன்றாக வேலை செய்ய வேண்டும், இல்லாவிட்டால், ரப் ப்ரெப் பண்ணவேண்டும். அதில் மில்லிக் குகள் இல்லாமல் இருக்கவேண்டும்.

அசெம்பிளி ப்ரொசீடிங்ஸ் சம்பந்தப்பட்ட வரை, இரண்டு வருஷம் ஆகிறது இன்டெக்ஸ் வரவில்லை இன்னும். இங்கே கேட்டால் இன்டெக்ஸ் ப்ரெப் அனுப்பி விட்டோம் என்கிறார்கள். பல மாதங்களாகியும் அவை இன்னும் ப்ரஸ்ஸில் இருந்து வந்துச்சேவிலே. ஒரு வருஷம் முடிந்ததும் குறைந்தது மூன்று மாதத்திற்குள்ளாவது இன்டெக்ஸ் வர வேண்டும். நாங்கள் ப்ரொசீடிங்ஸைப் பைன்ட் பண்ணி வைக்க அப்பொழுதுதான் சௌகரியமாக இருக்கும்.

கவர்ன்மென்ட் பிரஸ் விற்பனை விஷயத்தைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள். அமைச்சரிடம் கூடச் சொன்னேன். அவர்கள் (பிரஸ்) பப்ளிக்கை பரீட்சி பண்ணுவது மிக மோசம். ஒரு பிரசுரம் வாங்க ஒரு மணி, 1½ மணி காத்து நிற்கவேண்டியிருக்கிறது, மெனக்கடவேண்டியிருக்கிறது. ஒருவர் இருக்கிறது என்கிறார், மற்றவர் இல்லை என்கிறார். இந்த பப்ளிகேஷன் பிராஞ்சு மெனன்ட் ரோடில் இருப்பதை நிச்சயமாக திருத்தவேண்டும், சீர்திருத்தம் ரொம்ப அவசியம்.

ஆக்ட் வந்தவுடன் ஈஸ்ஸ் போட்டு அதை பப்ளிஷ் செய்கிறோம், உடனே அது “லோல்ட் அவுட்” ஆகி விடுகிறது. பின்னர், ஆக்ட்ஸ் அன்ட் ஈஸ்ஸ்வரின் காப்பி கிடைப்பதில்லை. ஈஸ்ஸ் புதிதாக போடும்போது புதுப் புத்தகங்கள் போட்டாகவேண்டும். பழைய ப்ளாக்கை கலைக்காமல் வைத்திருந்தால்கூட பிரயோஜனம் உண்டு. அக்ட் ஆன்ட் ஈஸ்ஸ் இரண்டையும் சேர்த்து போடும் முறையில் பொதுமக்களுக்கு குறைந்த விலையில் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால் அவைகளை கேட்கிற நேரத்தில் கிடைக்கும்படிச் செய்தால் நல்லது.

பின்னர் ஹைகோர்ட் பிரின்டிங்கை புதுக்கோட்டையில் செய்யப்போவதாக காணப்படுகிறது. இப்பொழுது ஹைகோர்ட்டில் இருப்பவர்கள் அநேகமாக தமிழ் ஜட்ஜஸ் ஆக இருப்பதால் தமிழ் டாக்குமென்ட்ஸை ஆங்கிலத்தில் டிரான்ஸ்லேட் செய்து ப்ரின்ட் செய்ய வேண்டாமென்று உத்தரவு போட்டு விட்டார்கள். இந்த ஹைகோர்ட் பிரின்டிங்கை புதுக்கோட்டையில் வைத்துக் கொண்டால் “டிஸே” ஏற்படும். “ஜாமஷியரின் வெளிக்கிணை” நாம் வேகமாகச் செய்யவேண்டுமென்று சொல்லி வருகிறோம். ஆகவே இதை புதுக்கோட்டைக்கு மாற்றாமல் இப்பொழுதுள்ள பிரைஸ் இன்னும் விரிவுபடுத்தி, விஸ்தரித்து இந்த ஹைகோர்ட் பிரின்டிங்கை இங்கேயே வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். வேண்டுமென்றால் வேறு சில வேலைகளை இங்கிருந்து மாற்றலாம். சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட், லோக்கல் போர்ட்ஸ்

23rd March 1961] [Sri R. Srinivasa Iyer]

இப்படிப்பட்ட ஆபீஸ்களில் வேலைகளை அவர்களுக்கு வேண்டியதை பணம் வாங்கிக்கொண்டு பிரின்ட் செய்து கொடுக்கப்படுவதாக கூறப்படுகிறது. இப்பொழுது ப்ரஸ்களின் தேவை அதிகமாகியிருக்கிறது, முன் பட்டுக் கோட்டையில் ஒரு பிரஸ் இருந்தது, இப்பொழுது அங்கு 9 ப்ரஸ் இருக்கின்றன. அவைகளுக்கு நல்ல வேலையும் இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த லோக்கல் போர்ட் போன்றவைகளின் ப்ரின்டிங்கை கவர்மென்ட் பிரவலிஸ் வைக்காமல் ஹன்கேர்ட் பிரின்டிங்கை இங்கு வைத்துக் கொண்டு, இதர வேலைகளை அந்தந்த ஜில்லாக்களிலேயே பிரின்ட் செய்து கொள்ளச் சொல்லலாம்.

பின்னர் எம். எல். ஏ., எம். எல். சி. அதிகாரிகள் இவர்களுக்கு பயரி கொடுக்கிறார்கள். இதில் ஏன் பாகுபாடு இருக்கவேண்டும், ஒரு வருக்கு நல்ல பேப்பரில் இருக்கக்கூடிய முறை, இன்னொருவருக்கு வெறும் பெப்பர் கவர் என்று ஏன் இந்த பாகுபாடு இருக்கவேண்டுமென்று தெரியவில்லை. இதேபோல் பல “ஸ்டூடென்ஸ்” செக்ரட்டரி அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறோம். டைரிகள் நல்ல முறையில் கவர்ச்சிகரமாக இருந்தால் நன்றாகயிருக்கும்.

அடுத்தபடியாக, சிவில் லிஸ்ட், ஜூடீஷியல் லிஸ்ட் இவை பிரின்ட் செய்யப்படுகிறது. இவை, ஒரு வருடம் கழித்து கிடைப்பதில் பிரயோஜனமில்லை. க்வார்டேர்லி லிஸ்ட் தயாரித்து முடிந்தவுடன் அது பப்ளிக்கு கிடைக்க வசதியிருக்க வேண்டும். Lists of Acts and Rules in force in Madras State என்று ஒரு புத்தகம் இருக்கிறது. அது, “அப்-டு-டேட்டாக” இல்லை. அவ்வப்போது கரெக்ஷன்ஸ் எல்லிபஸ் இஷ்யூ செய்வேண்டும், நமது அலெம்பிளி லேபரரில் கூட கேட்லாக்கை கம்பர் எட்டாக, “ஆல்பப்ட்டுக்கல் ஆர்டரில் அரேஞ்சு” செய்து கம்பளிட்டாக நன்கு அமைத்து இரண்டு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை ரிப்போர்ட்டு வருகிறது. ஒரு ரூல் அப்பை செய்ய அதன் காப்பியில்லாததால் அப்படி ஒன்று இருக்கிறது என்று வேறு இடத்திற்கு சென்று, கலெக்டர் ஆபீஸ் சென்று வாங்கி உத்தரவிடவேண்டியிருக்கிறது. Rules and Orders in force in our State up-to-date ஆகியிருந்தால் மக்களுக்கு உதவியாகயிருக்கும். பின்னர், ரோனியோ ட்யூப்ளிகேட்டர்ஸ் ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்சிலுக்கும் ஒவ்வொன்று சப்ளை செய்யப்படவேண்டும். பின்னர், காக்கி காகிதத்தில் கருப்பு மை கொண்டு எழுத வேண்டாம். ஜில்லாக்களிலிருந்து வருகிற கடிதங்களை பார்த்தால் காக்கி காகிதத்தில் ரோனியோ செய்து வருகிறது, ஒரே மசியாகயிருக்கிறது. ஆகவே, இனி காக்கிப் பேப்பரில் எழுதவேண்டாம், அந்த பேப்பர் வேண்டாம். இந்த டிபார்ட்மென்ட் நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்றிருந்தபோதிலும் சில சில குறைகளைத் திருத்தவேண்டியிருக்கிறது. தமிழ் டைப்ரைட்டிங் பாஸ் செய்தவர்களை இங்கிலீஷ் டைப்பிஸ்டாகவும், இங்கிலீஷ் டைப்ரைட்டிங் பாஸ் செய்தவர்களை தமிழ் டைப்பிஸ்டாகவும் போடுகிறார்கள். இதை யெல்லாம் பார்த்து சிறு சிறு மாற்றங்கள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. எல்லா பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்சிலுக்கும் ரோனியோ ட்யூப்ளிகேட்டர்ஸ் கொடுக்க வேண்டும். எலெக்ட்ரிசிட்டி உள்ள இடங்களில் எலெக்ட்ரிக் ட்யூப்ளிகேட்டரும், அது இல்லாத இடங்களில் மெக்கானிக்கல் ட்யூப்ளிகேட்டரும் கொடுக்கவேண்டும், அவசியம் கொடுக்க வேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது) தமிழ் டைப்பிஸ்ட்களை கூடுதலாக “ட்ரெயின்” செய்வேண்டும் ...

DEPUTY SPEAKER: Out of 30 minutes the hon. Member has taken 15 minutes.

SRI A. GOVINDASAMI : தலைவர் அவர்களை சர்க்கார் காரியாலயங்களுக்கு வழங்கக் கூடிய காகிதங்கள், மற்ற அத்தியாவசிய பொருள்களை வாங்குவது குறித்தும், சர்க்கார் அச்சகம் குறித்தும் கொண்டு வரப் பட்டிருக்கிற மான்யத்தின் பேரில் இதிலுள்ள சில குறைபாடுகளை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஸ்டேஷனரி அன்ட் ப்ரின்டிங்குக்கு ஒரு கண்ட்ரோலர் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஸ்டேஷனரிக்கு மட்டும் ஒரு கண்ட்ரோலர் இருக்க வேண்டும். ஆனால் பிரின்டிங்குக்கு போடப்படுகிற கண்ட்ரோலர் அச்சவிவகாரங்களில் தேர்ந்தவராக, அனுபவம்

[Sri A. Govindasamy] [23rd March 1961]

உள்ளவரை போட வேண்டுமென்பது என் கோரிக்கை. அது மட்டுமல்ல. ஒரே ஒரு லேபர் ஆபீசர்தான் போடப்பட்டிருக்கிறார். 3,000 தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு லேபர் ஆபீசர் போதாது; குறைந்தது இரண்டு லேபர் ஆபீஸர்களாவது இருக்க வேண்டும். லேபர் ஆபீஸருக்கு போதுமான அதிகாரம் கொடுத்திருப்பதாக தெரியவில்லை. அவருக்கு வேண்டிய அதிகாரங்கள் கொடுத்தால்தான் வேண்டிய செலவுகளையும் அவர் செய்து கொடுக்க முடியும். அதிகாரம் இல்லாததால் மற்ற அதிகாரிகள் அவர் சொல்வதைக் கேட்காது அலட்சியப்படுத்துவதாகத் தெரிகிறது. ஆக, போதுமான அதிகாரங்கள் லேபர் ஆபீஸருக்கு கொடுக்கப்படவேண்டும். பின்னர், சர்க்கார் காரியாலயங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய கீழ்த்தர சிப்பந்திகளுக்கு கதர் உடை வழங்குகிறார்கள். கதர் உடைக்கு பதிலாக அவர்களுக்கு கைத்தறி உடை வழங்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கதர் உடை தாங்காது. கீழ்த்தர சிப்பந்திகள் அதிக நேரம் அதிகமாக உழைக்கக் கூடிய நிலையில் இருப்பதால் வேர்வை பட்டு கதர் சிக்கிரத்தில் சிமிந்துவிடும். ஆகவே, கதருக்கு பதிலாக நல்ல உறுதியான கைத்தறி துணி வழங்கவேண்டும். (குறுக்கீடு) நானும் கதர் போட்டுக்கொண்டிருந்தவன்தான். இப்பொழுதுதான் கதர் கட்டிக்கொண்டு சிலர் இங்கு வந்திருக்கிறார்கள்.

DEPUTY SPEAKER: கனம் அங்கத்தினருடைய டைம் ஆகிவிட்டது.

SRI A. GOVINDASAMY: பின்னர், டைப்ரைட்டிங் மெஷின்கள் பல பழுதடைந்து கிடப்பதை நான் நேரில் போனபோது பார்த்தேன். பழுதடைந்த உடனே எலத்தில் போடவேண்டுமென்ற மனப்பான்மைதான் ஏற்படுகிறதே தவிர அதை ரிப்பேர் செய்து உபயோகிக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் வருவதில்லை. இந்த அறிக்கையில் அவைகளை எலத்தில் விட்டு 18,190 ரூபாய் வந்திருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எலம் விடுவதற்குப் பதிலாக அவைகளை ரிப்பேர் செய்து உபயோகித்தால் இன்னும் வசதியாகியிருக்கும். அதில்லாமல் எலம் போடவேண்டுமென்ற மனப்பான்மை வரக்கூடாது.

மேலும், முனிசிபாலிட்டிகளுக்குள்ள பாரங்களை அச்சிடுவதற்காக ஹோ ஆன்ட் கோ கம்பெனிக்கு ஆர்டர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதையும் தடுத்திறுத்தி சர்க்கார் அச்சகத்திலேயே அச்சடித்துக் கொடுக்க வேண்டும். அப்போதுதான் தேவையான சமயத்தில் எல்லா பாரங்களையும் கொடுக்க முடியும். அதோடு இப்போது புதிதாக, பஞ்சாயத்து ஆபீஸ்கள், பிளாக் ஆபீஸ்கள் இவைகள் எல்லாம் நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளில் போதிய ஸ்டேஷனரிதான் இல்லை, போதிய டைப்ரைட்டிங் மெஷின்கள் இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இதனால் வேறு ஆபீஸ்களில் போய் டைப் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இதனால் பல தொல்லைகள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே புதிதாக நியமிக்கப்பட்டிருக்கும் எல்லா ஆபீஸ்களுக்கும் அவர்களுக்கு தேவைப்படுகின்ற எல்லா பொருட்களையும் வழங்க வேண்டும். இன்றைய தினம் வேஸ்ட் பேப்பர் பிரஸ் கட்டிங் இவைகளை தேக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த இடத்திற்கு போதுமான பாதுகாப்பு இல்லை. இதை அமைச்சர் அவர்கள் வேண்டுமானால் போய் நேரடியாகப் பார்க்கலாம். பந்தோபஸ்தான இடத்தில் இதை தேக்கி வைத்திருப்பதான நல்லது. ஸ்டேஷனரி சாமான்களை அடிக்கடி கோடவுனிலிருந்து லாரிகள் மூலம் கொண்டு வருகிறார்கள். இவ்விதம் உபயோகப்படுத்தப்படும் கவர்மென்ட் பிரஸ் லாரி ரிப்பேராதி விட்டால் வெளியிலிருந்து லாரிகளை வாடகைக்கு அமர்த்தி சாமான்களை கொண்டு வருவதாக தெரிகிறது. இவ்விதம் ஏன் வெளியிலிருந்து லாரிகளை வாடகைக்கு அமர்த்த வேண்டும். டிரான்ஸ்போர்ட் வண்டிகளையே ஏன் இதற்கு உபயோகிக்கக் கூடாது, அதோடு அடிக்கடி இந்த கவர்மென்ட் பிரஸ் லாரிக்கு ஏன் ரிப்பேர் ஏற்படுகிறது என்பதையும் கவனிக்க வேண்டும். நம்முடைய சர்க்கார் பிரஸ் 130 ஆண்டுகளுக்கு முன் தோன்றியது. செக்கன்ட் ஹான்ட் டைப்புகளையும் 10 ஆட்களையும் கொண்டு ஆரம்பித்த பிரஸ் இப்போது சுமார் 3,000 தொழிலாளர்கள் கொண்ட அச்சகமாக விளங்குகிறது. அதோடு ஐந்து பிரிவுகளாக வேலை செய்கின்ற அளவுக்கு பெரிய பிரஸ் வளங்குகிறது. ஆகவே இதை மாவட்ட ரீதி

28rd March 1961] [Sri A. Govindasami]

யிலும் வில்தரிக்க வேண்டும். அப்போதுதான் மாவட்டங்களிலுள்ள ஆபீஸ் களுக்குள்ள வேலைகளை கவனிக்க முடியும். இன்றைக்கு முக்கியமாக வேட்டர்ஸ் லிஸ்ட் அச்சடிக்கிறோம். இதில் ஏராளமான தவறுகள் வருகின்றன. இறந்து போனவரின் பெயர்கள் எல்லாம் லிஸ்டில் வருகின்றன. இதிலும் முக்கிய கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக அச்சகத்திலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளம் வழங்குவதில் நியாயம் வழங்கப்படவில்லை என்ற குறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. தொழிலாளர் தலைவர் கோவிந்தசாமி என்பவரை திரும்பவும் வேலைக்கு (ரீ எம்ப்ளாய்மென்ட்) அமர்த்திக்கொண்டதின் காரணமாக அவர்களுக்குள் ஏதோ தகராறு இருந்து கொண்டிருப்பதாக தெரிசிறது. அதோடு இந்த அறிக்கையில் ஸ்டேஷனரி அலோலியேஷனைப்பற்றி சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பிரின்டிங் அலோலியேஷனைப்பற்றி சொல்லப்படவில்லை. இதிலிருந்தே அவர்களிடத்தில் ஏதோ குழப்பம் இருந்து வருவது தெரிகிறது. இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அச்சகத்தில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை நேரத்தில் பன், டி, இவைகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. பன் கொடுப்பதில் நல்ல பன் கொடுப்பதில்லை என்றும், ஊசிப்போன் பன், கொடுக்கப்படுகிறது என்றும், முன்னால் 7 ந.பை. வில் கொடுத்த பன், இப்போது அதை விட குறைந்த 5½ ந.பை, பன் கொடுக்கப்படுகிறது என்றும் சொல்லப்படுகிறது. இவ்விதம் இருக்கின்ற குறையை நிவர்த்தி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு தொழிலாளர்கள் இதில் இரண்டு ஷிப்ட் வேலை செய்கின்ற நேரத்தில் அவர்களுக்கு அதிக வசதி செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். “காயின் எக்ஸ்சேஞ்சு” சில் ஏற்பட்டிருக்கின்ற கஷ்டங்கள் காரணமாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இதன் காரணமாக மெஷின்கள் வேலை செய்யாமல் தடைப்பட்டு நிற்கிறது. இதிலும் தக்க கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னைமல் போனஸ் கொடுக்கின்ற விஷயத்தில் சர்க்கார் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக, இதில் என்னவெல்லாம் செய்யவேண்டும் என்று எஸ்டிமேட் கமிட்டி சிபாரிசு செய்திருக்கிறது. அதை அமல் நடத்துவதற்கு முயற்சிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனிப்பட்ட அச்சகங்களில் வேலைகள் கொடுப்பதற்காக 6 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ரிவைஸ்ட் எஸ்டிமேட்டில் பிரைவேட் கம்பெனிகளுக்கு இன்னும் அதிகமாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பட்டது) காரியாலயங்களில் சாதாரண பேனுகள் கொடுக்கப்படுகிறது, இதற்குப் பதிலாக பென்ஸைன் பேனுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும். அதோடு அதிகாரிகளுக்கு சப்ளை செய்யப்படும் “கயிங்க்” சரியான முறையில் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இவைகளைப்பற்றி எல்லாம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஸ்டேஷனரி சப்ளையைப் பொறுத்தவரையில், ஒவ்வொரு டிபார்ட்மென்டிலும் அவரவர்களுக்கு எவ்வளவு தேவை என்பதை குறிப்பிட்டு இன்டன்ட் அனுப்புகிறார்கள். கன்ட்ரோலரை பொறுத்தவரையில் அவர்கள் குறிப்பிட்ட சதமானத்தை கணக்காக வைத்துக்கொண்டு அந்த அடிப்படையில் வெட்டிக் குறைத்து மீதியை அனுப்பிக் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களுடைய சப்ளையைப் பொறுத்து இந்தக் குறைவை அவர்கள் கைக்கொள்கிறார்கள். ஏற்கனவே ஒவ்வொரு டிபார்ட்மென்டிலும் கொடுக்கின்ற ஸ்டேஷனரி போதாது என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிற இந்த ஆண்டு மதிப்பீட்டில் சுமார் 65 லட்சம்தான் தேவை என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் முன் ஆண்டில் 68 லட்சமாக இருந்தது. எப்படி குறைந்தது? விலைவாசிகள் எல்லாம் உயர்ந்திருக்கிறது. எழுதுபொருட்களின் விலைகளும் அதிகமாக உயர்ந்துகொண்டேதான் போகின்றன. மேலும் ஒவ்வொரு டிபார்ட்மென்டிலும் எழுதுபொருட்கள் அதிகமான அளவில் தேவைப்படுகின்றன. ஆகவே செலவினத்தில்

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [23rd March 1961]

குறைவாக காண்பித்திருப்பது சரியல்ல என்று நான் கருதுகிறேன். இதில் இன்னும் அதிகமான அளவில் நிதி ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொதுவாக இந்த இலாகா நல்ல முறையில் செயலாற்றி வருகிறது என்பது உண்மை. இருப்பினும் பல புத்தகங்கள், பல பிரசுரங்கள், பல பராமுகர் தேவைக்குத் தக்கபடி அச்சடிக்கப்படுவதில்லை என்கின்ற குறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதற்கு இந்த இலாகா பொறுப்பில்லை என்பது தெரிந்த விஷயம் தான். ஒவ்வொரு டிப்பார்ட்மென்டுக்கும் எவ்வளவு தேவை என்பதை இந்த இலாகா அறிந்து கொண்டு அச்சடிப்பது இப்போதுள்ள முறையில் முடியாது. ஆகவே இதை பரிசீலனை செய்து ஒவ்வொரு டிப்பார்ட்மென்ட்டிலும் எவ்வளவு தேவை என்பதை அறிந்து, ஒவ்வொரு பிரசுரத்திலும் எவ்வளவு விற்பனைக்குத் தேவைப்படும் என்பதை கணக்கிட்டு அதன் பிரகாரம் அச்சிட வேண்டும். எந்தெந்த சட்டங்களில் எத்தனை காப்பிகள் தேவை என்பதை முன் கூட்டியே கணக்கிட்டு அதற்குத் தக்கபடி அச்சடிக்கவேண்டும். அப்போது தான் இதற்காக தயார் செய்யப்பட்ட பிளாக்குகளையும் பிரவிலை வைத்திருக்க முடியும். ஆகவே இதில் நல்ல கவனம் செலுத்தி தேவைக்குத் தகுந்தவாறு புத்தகங்களை அச்சடித்துக் கொடுக்கக்கூடிய வகையில் வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். டைப் ரைட்டர்களை பழுது பார்ப்பதிலும், டைப் ரைட்டர்கள் சப்ளை செய்வதிலும் மிகவும் காலதாமதம் ஏற்படுவதாக சொல்லப்படுகிறது. இவ்விதமில்லாமல் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். அதோடு அதிகமான அளவில் டைப்ரைட்டர்களையும் வாங்க வேண்டும். இப்போதுள்ள கையிருப்புகள் போதாது என்று சொல்லப்படுகிறது. அதையும் அதிகப்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அச்சகத்தைப் பொறுத்தவரையில், இந்தியாவிலுள்ள பெரிய அச்சகங்களில் நமது அச்சகம் ஒன்றாக விளங்குகிறது. ஆனால் இப்போதுள்ள தரத்தை இன்னும் உயர்த்தவேண்டும். குறிப்பாக சென்னையிலுள்ள “சந்தாமாமா” அச்சகத்தை அமைச்சர் அவர்கள் போய் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். அவர்கள் அச்ச தொழிலை ஒரு கலையாக கருதி, 10, 14 மொழிகளில், பார்ப்பவர்கள் மிகவும் பிரமிக்கத்தக்க அளவில் அச்சகத்தை ஏற்படுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். யுனெஸ்கோ ஸ்டாட்டிஸ்டிக்ஸ் வெளிவந்து கொண்டிருந்து “ரிடர்ஸ் டைஜஸ்ட்” புதின பிரதியை இந்தியாவிலிருந்து வெளியிடுவதற்கு இந்த அச்சகத்திலிருந்து அச்சடிக்கலாமா என்று கூட முயற்சி செய்தார்கள் என்று தெரிகிறது. அந்த அளவுக்கு நல்ல முறையில் கலை நுணுக்கம் நிறைந்த ஒரு அச்சகமாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோன்று நமது அச்சகத்தை கொண்டுவர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஃபார்ம் முதலியவைகளை, திருச்சி, மதுரை போன்ற ஜில்லாக்களில் அச்சகத்தை ஏற்படுத்தி அச்சடித்து விட்டு, இதை ஒரு நல்ல தொழில் நுணுக்கமுள்ள அச்சகமாக வைத்திருக்க வேண்டும். அதோடு பொதுவாக (மாஸ்-ஸாக்) வருகின்ற வேலைகளை பிற அச்சகங்களில் கொடுப்பதை நிறுத்தவேண்டும். தனியார் துறையில் அச்சடிக்க கொடுப்பதற்காக இதில் இரண்டு லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை அடியோடு நிறுத்தவேண்டும், அதோடு இம்மாதிரிப்பட்ட வேலைகளை நமது அச்சகத்திலேயே அச்சடித்துக் கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த அளவுக்கு இந்த அச்சகம் விஸ்தரிக்கப்படவேண்டும். ஸேல்ஸ் செக்ஷனைப் பொறுத்தவரையில், எந்த விதமான லாப நோக்கத்தையும் கருதாமல், இங்கு மாத்திரம் மல்லாமல், திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களிலும் மக்களுடைய தேவையை பரிசீலித்து அறிந்து கொள்ளக்கூடிய வகையில் அங்கேயும் ஸேல்ஸ் செக்ஷனை கொண்டு வரவேண்டும். பஞ்சாயத்து சட்டத்தை நாம் அமலில் கொண்டு வரப்போகிறோம். அதுபோல் வேறு பல சட்டங்கள் இருக்கின்றன. அவைகள் போதிய அளவு கிடைக்க வேண்டும். இந்த இலாகா அதற்கு பொறுப்பு இல்லை என்றாலும், இதன் கீழ் இருக்கின்ற ஸேல்ஸ் செக்ஷன் இதனுடைய தேவைகளை பரிசீலித்து அதற்கேற்றபடி அச்சடிக்க வேண்டும். ஆகவே இந்தப் பொறுப்பை இந்த இலாகாவே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். அப்போதுதான் எதிர் காலத்தில் நல்ல முறையில் வேலை செய்ய முடியும். அதிலும் தமிழில் பல சட்டங்கள் பிரசுரம் செய்யவேண்டி.

23rd March 1961]

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

யிருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் கவனித்து நல்ல முறையில் நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கொண்டு எனது வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த இலாகாவின் மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின் மீது 4 அங்கத்தினர்கள் பங்கெடுத்துக் கொண்டார்கள். இன்னும் பல அங்கத்தினர்கள் இதில் பேசுவதற்கு ஆசைப்படுவதாக இருந்தாலும் நேரம் குறைவாக இருந்ததின் காரணமாக அங்கத்தினர்கள் பிரச்சங்கம் எல்லாம் சுருக்கமாக இருந்தது. இருந்தாலும் அங்கத்தினர்கள் கனம் ஸ்ரீனிவாச அய்யர், கனம் கரையாளர் போன்றவர்கள் பல நல்ல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். குறிப்பாக ஸேல்ஸ் டிபார்ட்மென்டைப் பொறுத்த மட்டில் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்று சென்ற வருஷமே கனம் சீனிவாச அய்யர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதில் ஓரளவுக்கு சீர் திருத்தம் அடைந்திருக்கிறது என்பது என்னுடைய நம்பிக்கை. இன்னும் தனிப்பட்ட ஸ்தாபனங்களிலே வியாபாரம் எவ்விதம் நல்ல முறையிலே பக்குவமாக நடக்கின்றதோ அந்த முறையில் இங்கும் நடப்பதற்கு என்னென்ன செய்யவேண்டுமோ அவற்றையெல்லாம் இந்த வருஷத்தில் கன்ட்ரோலர் அவர்கள் செய்ய முன் வருவார்கள் என்பதை சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : I presume the House will give permission to sit beyond 1-30 or till the hon. Minister finishes his reply.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இன்னும் அங்கே கொடுக்கக் கூடிய பிரச்சாங்களில் போதுமான அளவு கிடைக்கவில்லை என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குப் பதில் சொல்லுவது போல கனம் அங்கத்தினர் கரையாளர் அவர்களும் பிரச்சாங்களை அச்சிடுவதில் எத்தனைக் காப்பிகள் வேண்டுமென்று நீர்ணயம் செய்வது சம்பந்தப்பட்ட இலாகாக்களைச் சேர்ந்ததாக இருந்தாலும், துரிதமாகக் கிடைக்க என்னென்ன செய்ய வேண்டுமோ அதை அரசாங்கம் செய்து வருகிறது. அதே போல எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இந்த இலாகா இன்னும் நல்ல முறையில் செயல்பட என்டிமேட்டில் சுமிட்டியின் அறிக்கையைச் சுட்டிக் காட்டிச் சொன்னார்கள். எந்தெந்த மாறுதல்களை எவ்வப்போது செய்ய வேண்டுமோ அவைகளைச் செய்வதற்கு எனது இலாகா தயங்காது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒரே ஒரு கருத்தைத்தான் வலியுறுத்திச் சொல்ல வேண்டுமென்று ஆசைகொண்டு அதைச் சொன்னால் போதும் என்று நினைக்கிறேன். எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்த கனம் அங்கத்தினர் கோவிந்தசாமி அவர்கள் பிரின்டிங் பிரஸ்ஸில் இருக்கக் கூடிய வொர்க்கர்ஸ் குறித்து ஒன்றும் சொல்லவில்லை இந்த அறிக்கையில் என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் அதைச் சுட்டிக்காட்டிச் சொன்னதற்கு மிகவும் சந்தோஷமடைகிறேன். உண்மையில் எந்த அதிகமாக அதை வலியுறுத்திச் சொல்லவில்லை என்றால் எனது நினைப்பு ஆராயும் அவர்கள் பக்கத்தில் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் எனது ஆரம்ப உரையில் சொல்லவில்லை. அவர்கள் சொன்னார்கள் தொழிலாளர்கள் மத்தியில் குழப்பம் இருப்பதாக. என்னால் உறுதியாகச் சொல்ல முடியும். இந்த இலாகாவில் உள்ள 3,000 தொழிலாளர்களை நன்றாகப் புரிந்துகொண்டிருக்கக்கூடிய காரணத்தினால் இந்த இலாகாவுக்கு மட்டுமல்ல, இந்த மாநிலத்திற்கே இந்த 3,000 தொழிலாளர்கள் காட்டியிருக்கும் வழியைப் பார்க்கும் போது கடந்த 3—4 வருஷங்களில் அற்புதமாக வழி காட்டியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு தேச பக்தி இருக்கிறது. இந்த அறிக்கையை கொடுக்கும் போது ஆரம்பக் கட்டத்திலேயே இந்த பிரின்டிங் பிரஸ் ஈஸ்ட்டிலே, அதாவது மூன்று கான்டினெண்டலை எடுத்துக்கொண்டால், இதுதான் மிகப் பெரிய அச்சகமாக அமைந்திருக்கிறது. ஆசியா, ஆப்பிரிக்கா, ஆஸ்திரேலியா இந்த மூன்று கான்டினெண்டலைப் பார்க்கும்போது நமது சென்னையில் இருக்கக்கூடிய இந்த அச்சகம் தான் மிகப் பெரிய அச்சகமாக இருக்கிறது. அந்த நிலை ஏற்படக் காரணம் அங்கு செயல்படக்கூடிய

1-30
p.m.

[Sri V. Ramaiah]

[23rd March 1961]

தொழிலாளர்கள் அற்புதமாக ஒத்துழைப்புக் கொடுத்ததுதான். அதிலும் முக்கியமாக ஞாபகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டியது சென்னை அச்சகத்தில் டபிள் ஷிப் இருக்கிறது. இந்த டபிள் ஷிப் முடியுமா, முடியாத என்ற நிலை, பல சங்கடங்கள் ஒரு வருஷம் அல்ல, இரண்டு வருஷம் அல்ல, பல வருஷங்களாக இருந்து வந்தது. இரண்டு தொழிற் சங்கங்கள் இருந்து இரண்டு நல்ல தலைவர்கள் தான் நடத்திச் சென்றார்கள். இரண்டு தலைவர்கள் இரண்டு சங்கங்கள் என்று சொன்னால் ஒரு பகுதி வேண்டுமென்று சொன்னால் மற்றொரு பகுதி வேண்டாமென்று சொல்லும். பிறகு இரண்டு தொழிற் சங்கத் தலைவர்களும் விலகிக்கொண்டு அந்த தொழிலாளர்களிலேயே ஒருவரைத் தேர்ந்தெடுத்து, இரண்டையும் ஒன்றாக ஆக்கியதில் ஒற்றுமை ஏற்பட்டு எல்லோரும் ஒரு முகமாக அப்படி டபிள் ஷிப் இருக்கு முயற்சி எடுத்து வெற்றிகரமாக அமைக்கவேண்டும் என்ற உறுதி கொண்டதால் இந்த அச்சகத்தில் இவ்வளவு பெரிய வெற்றி ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் செய்த முடிவிலில் எங்களுக்குத் தெரியும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் கொஞ்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அத்தகைய நஷ்டத்தையும் பெரு மனதோடு ஏற்றுக்கொண்டு அவர்கள் செய்யக் கூடிய தியாகம் மூலமாக, இந்த சென்னை நகரத்தில் மேலும் 1,000 குடும்பங்களுக்கு வாழ்க்கை வசதியைச் செய்து கொடுக்க முடியும் என்று ஒப்புக்கொண்டு இன்றையதினம் இந்த அச்சகத்திலே 3,000 தொழிலாளர்களுக்கு மேல் வேலை பார்க்கிறார்கள்—நன்றாகத் திறமையாக வேலை பார்க்கிறார்கள். 3,000 பேர்கள் இருக்குமிடத்தில் ஏதாவது கொஞ்சம் மனத்தாங்கல் இருக்கலாம். கனம் அங்கத்தினர் கோவிந்தசாமி அவர்களும், மற்றவர்களும் இப்படிப் பிளவுபடுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அவர்களுடைய கஷ்டங்கள் எனக்குத் தெரியும். அவர்களுடைய கஷ்டங்களைப் புரிந்துகொண்ட காரணத்தினால்தான் மற்ற இடங்களில் போதுமான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்காமல் தள்ளிப் போடுகிறார்களே அந்த மாதிரி இல்லாமல், அரசாங்க அச்சகத்தில் பன்னும், டியும் கொடுக்க வேண்டும் என்று, பொறுப்போடு நல்ல முறையில் கொடுக்க வேண்டும், நல்ல உணவு கொடுக்க வேண்டும் என்ற முறையில் கண்காணிப்பாகப் பார்க்கிறோம். 3,000 பேர்களுக்குக் கொடுப்பதில் ஒரு பன்னில் தவறு ஏற்பட்டால் அதுதான் தெரிகிறது. பாக்கி இருக்கக்கூடிய 2,999 நன்றாக இருப்பது தெரியாது. அது எதிர்க் கட்சியினருடைய . . .

SRI A. GOVINDASAMI : ஒரு ரொட்டி மோசமாக இருந்ததாகச் சொல்லவில்லை, ஒரு ரொட்டி 7 நயா பைசா வீதம் வாங்கிக் கொடுத்து வந்ததை ஒரு ரொட்டி 5½ நயா பைசா என்ற விலையில் வாங்கிக் கொடுப்பதற்குக் காரணம் என்ன என்று விளக்க வேண்டும்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : நான் சமாதானம் சொல்லித் தப்பித்துக்கொள்ள விரும்பவில்லை. ஏதாவது கஷ்டம் இருந்தால் அதை நிவர்த்தி செய்ய என்னைக்கும் தயங்க மாட்டேன். அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பினால்தான் இந்த அரசாங்கத்திற்குப் பொது மக்கள் மத்தியில் நல்ல பெயர் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்கு இருந்த பல கஷ்டங்கள் நீக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களுடைய ஒத்துழைப்போடு இந்த அச்சகத்தை இன்னும் உயர்ந்த நிலைக்குக் கொண்டுவர ஆசை கொண்டிருக்கிறேன். மெஷினரி வாங்கிவிட்டால் போதாது. வேலை பார்ப்பவர்கள் நல்ல உணர்ச்சியோடு, ஊக்கத்தோடு வேலை பார்த்தால் நாம் பெருமையோடு ஈட்டிடுலேயே இதுதான் பெரிய அச்சகம் என்று சொல்லுகிறோமே அதே மாதிரி கூடிய விரைவில் கனம் அங்கத்தினர் கரையாளர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல பெரிய அச்சகம் மட்டுமல்லாமல் உயர்ந்த—சிறந்த—நிறைந்த அச்சகம் என்ற பெயரை அடைய வேண்டும் என்பது தான் எனது ஆசை—எனது இலாகாவின் ஆசை. அவ்வளவு நல்ல தொழிலாளர்கள், நல்ல ஆலோசனை சொல்லக்கூடிய தொழிலாளர்கள், தேச பக்தி கொண்ட தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த சபையிலே 4 வருஷமாக இதைப் பற்றிப் பேசாவிட்டாலும், இந்த விவாதத்தை ஆரம்பித்து வைப்பது நல்லது. இதிலே டபிள் ஷிப் வெற்றிகரமாக நடப்பதை கனம் அங்கத்தினர் கோவிந்தசாமி புரிந்துகொண்டு பேசியிருக்கிறார். கனம் அங்கத்தினர் கரையாளர் அவர்களுக்கு இதிலே கொஞ்சம் தெரியும்.

23rd March 1961]

[Sri V. Ramaiah]

அவர்கள் கொஞ்சம் நல்லவர்கள். நன்றாக நடக்கக்கூடிய இந்த அச்ச கத்திற்கும் கெடுதல் செய்யக்கூடாது என்று அவர்கள் பக்கத்தில் ஒரு சில அதிருப்தி அடைந்த தொழிலாளர்கள் போனாலும் சிக்கிக்கொள்வதில்லை. அவர்களே விலகிக் கொண்டார்கள். இந்த அச்சகத் தொழிலாளர் களைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு லேபர் ஆபீஸர் இல்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களிடம் நானே ஒரு லேபர் ஆபீஸராக இருக்கிறேன் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். அதே தன்மையில் கண்ட்ரோலரும் மற்ற அதிகாரிகளும் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு எந்த நேரத்திலும் என்னைப் பார்க்கலாம் என்ற நம்பிக்கை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பஞ்சாயத்து யூனியன், பஞ்சாயத்து வேலைகளை ஏன் செய்து கொடுக்கக் கூடாது என்று கேட்டார்கள். இவைகளெல்லாம் திடீரென்று ஏற்பட்டது. அரசாங்க அச்சகத்தில்தான் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால் காலம் கடத்தலாம் என்று சொன்னால் வேலை ஸ்தம்பித்து விடும். அபிவிருத்தி வேலை நடக்குமிடத்தில் துரிதமாக நடக்க வேண்டும் என்றால், ஸ்தம்பிதம் செய்து வைக்க ஆசை கொள்ளாத காரணத்தினால்தான் எந்தெந்த வேலை செய்ய முடியுமோ அதைச் செய்கிறோம். டபிள் ஷிப்ட் ஏற்படுத்தியிருப்பதும் அதற்காகத்தான். புது மெஷினிகள் வாங்கியிருக்கிறோம். இருந்தும் இது நிறைவு பெறாமல் இருக்கிறது. உடனடியாகச் செய்ய வேண்டுமானால், இந்த மெஷினிகள் எல்லாம் வாங்குவதற்குல், ஃபாரின் எக்ஸ்சேஞ்ச் கஷ்டம் வேறு வருகிறது. எந்தப் பொருள் வாங்க வேண்டுமென்றாலும் நமது நாட்டில் வாங்க முடியாது இருக்கிறது. நமது தேவையைப் பற்றி வலியுறுத்திச் சொல்லியிருக்கிறோம். மத்திய அரசாங்கமும் நமது தேவையை உணர்ந்து அவ்வப்போது கொடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். புது மெஷினி எல்லாம் வந்தவுடனே இன்னும் திறமையாக நடக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். புதுக்கோட்டையில் டபிள் ஷிப்ட் ஏற்படுத்த முடிவு செய்திருக்கிறோம் என்று சொன்னவுடன் கனம் அங்கத்தினர் சீனிவாச அய்யர் ஹைக்கோர்ட்டுக்குத் தேவையான அச்சகம் அங்கே போய் விடுமோ என்று பயந்தார்கள். புதுக்கோட்டையில் டபிள் ஷிப்ட் ஏற்படுத்துவதும், ஹைக்கோர்ட் பிரஸ்ஸில் டபிள் ஷிப்ட் ஆக்கினாலும் இன்னும் துரிதப்படுத்தத்தான் செய்யப்படுகிறது. இங்கு நடக்கும் வேலையை புதுக்கோட்டைக்கு அனுப்பி கால தாமதப்படுத்தும் எண்ணம் இல்லை. ரூட்டினாகச் சில பிரசுரங்கள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. காலம் கடத்தாமல் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. யாருக்கும் கஷ்டமில்லாமல் விஸ்தரிப்பு நடக்குமே தவிர, புதுக்கோட்டையில் செய்வதால் சென்னையில் ஹைக்கோர்ட்டுக்குத் தேவையான அச்ச வேலைகள் தாமதப்படும் என்ற எண்ணம் வேண்டியதில்லை. படித்துப் பார்த்தாலும் கூட ஹைக்கோர்ட் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் அச்ச வேலைகள் ரூட்டினாக நடப்பது புதுக்கோட்டைக்குக் கொடுக்க திட்டமிட்டிருக்கிறது என்பது தெரியும். அதையும் திரும்பப் பரிசீலனை செய்து அவசியமிருந்தால் கொடுப்பார்கள். இல்லாவிட்டால் இருக்குமிடத்தில் தொடர்ந்து செய்ய கஷ்டம் இருக்காது.

இந்த அச்சக்கூடத்தை இரண்டு தினங்களுக்கு முன்பு சில அங்கத்தினர்கள் போய்ப் பார்த்திருக்கிறார்கள். பெரும்பாலோர் போய்ப் பார்க்கவில்லை. எல்லோரும் போய்ப் பார்த்திருக்கலாம். எல்லோரும் போய்ப் பார்க்க வேண்டும் என்பதுதான் எனது விருப்பமும் ஆகும். இது மிகப் பெரிய அச்சக்கூடம். நான் ஆரம்ப உரையிலே சொன்னபடி 10 பேரைக் கொண்டு ஆரம்பித்து, இன்றைக்கு 3,000 பேர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். இன்னும் 5, 6 வருஷங்களில் இன்னும் நல்ல முறையில் இது விஸ்தரிக்கப்படும். ஆனால், இதை ஒரே இடத்தில் வைத்துக்கொள்வது நல்லதா, பரவலாக வைத்துக்கொள்வது நல்லதா என்பதை எல்லாம் தீர்மானித்து முடிவு செய்ய வேண்டும். ஏனெனில் இதை ஒரு ஷிப்டிலிருந்து, இரண்டு ஷிப்டாக்கிய நேரத்திலே, அப்படி ஆக்குவதின் மூலமாக தொழிலாளர்கள் அதிகமாக்கப்படுகிறார்களே யந்திரங்களுக்கு எங்கிருந்து போவது என்ற சூழ்நிலை எல்லாம் ஏற்பட்டது. அதே போல் இதை 2 ஷிப்டிலிருந்து 3 ஷிப்டாக்க வேண்டுமென்றால், அதற்கெல்லாம் என்னென்ன செய்ய வேண்டுமென்று ஆலோசித்துத் தீர்மானிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதை

[Sri V. Ramaiah]

[23rd March 1961]

எல்லாம் நல்ல விதத்திலே அமையும்படி செய்தாலொழிய, இதைப் பரவலாகச் செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லுவதற்கு முடியாது. ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கும் வைக்க வேண்டும், பின்னால் ஒவ்வொரு தாலுக்காவிற்கும் வைக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அது பற்றி நாம் எந்த முடிவையும் இப்போது சொல்வதற்கில்லை. இப்போதுள்ள மெஷின்களைப் பயன்படுத்தி எப்படி நல்ல முறையிலே மாற்றி அமைக்க முடியும் என்பதுதான் முக்கியப் பிரச்சனை. கடந்த நான்கு வருஷங்களாக இந்த விஷயங்களை எல்லாம் நன்கு புரிந்துகொண்ட காரணத்தாலும், தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பினாலும், அனைவரும் பாராட்டக் கூடிய வகையிலே மாற்றி அமைக்க முடிந்தது. அதற்காக நான் அவர்களை என் மனப்பூர்வமாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஒவ்வொரு ஊழியர்களையும் நான் பாராட்ட ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால் அவர்களுடைய நல்ல முடிவின் காரணமாகத்தான் இந்த ஷிப்ட் முறை நடக்குமா, நடக்காதா என்ற சந்தேகமும், நீண்டகாலமாக இருந்த சிக்கலும் நீங்கி இன்று வெற்றியுடன் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. இப்படி 2 ஷிப்ட் நடப்பதாலே சர்க்காருக்கும் லாபமேற்பட்டிருக்கிறது. ஆயிரம் குடும்பங்களுக்கு மேலும் வேலை வாய்ப்புக் கிடைத்திருக்கிறது. இந்த மாபெரும் நல்ல காரியம் என்னுடைய காலத்திலே நடந்திருப்பதற்கு நான் பெரிதும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். நான் பெரும் பக்கியம் செய்தவன் என்றே நம்புகிறேன். கனம் அங்கத்தினர் மீது அனந்தநாயகி அம்மையாரும், இந்தச் சபையிலே இது பற்றி ஆதார பூர்வமாகப் பேசாவிட்டாலும், இதையேதான் குறுக்கிட்டுச் சொல்லிக்கொண்டு வந்தார்கள். இந்த அச்சம் நல்ல முறையிலே தொடர்ந்து நீண்ட காலம் பணி புரியும் என்று என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுவதற்கு முன் மீண்டும் இதிலே பணி புரிவீன்ற எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் நான் பாராட்டுகிறேன்.

அப்படி பாராட்டக்கூடிய முறையிலேயும் கனம் அங்கத்தினர் கோவிந்தசாமி அவர்கள் ஒரு சின்ன குற்றச்சாட்டை வைத்தார். யாரோ ஒரு தொழிலாளர் கோவிந்தசாமி என்பவருக்கு எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுத்தைப் பற்றிச் சுட்டிக்காட்டிச் சொன்னார்கள். இந்த டபிள் ஷிப்ட் ஏற்படுத்திய காலத்தில், அதிலே அவர் ஈடுபட்டு, பல சங்கடங்களை அனுபவித்ததைப் பார்த்தால், உண்மையிலேயே அவர் செய்த பெரும் சேவையைப் பார்த்தால் இந்த எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுத்தது அவ்வளவு ஒன்றும் பெரிதல்ல. அவரை நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றோம். அவ்வளவு தைரியத்துடன் சேவை செய்து, அவர் தொழிலாளர்களுக்கு நல்லபிகாட்டினார். இப்போது அங்கு குழப்பம் என்ற வார்த்தைக்கே இடமில்லை. அவ்வளவு அமைதியான முறையிலே அங்கு இப்போது வேலை நடக்கிறது. ஆரம்பத்திலே எந்த விஷயமும் கஷ்டம்தான். இந்த கோவிந்தசாமி அவர்கள் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பழகியதற்காக அவருக்கு ஒரு பரிசே கொடுக்கலாம். நியாயமாகவே அவருடைய சேவை தேவைப்பட்டது. அதனால் அவருக்கு தொடர்ந்திருக்க அனுமதி கொடுக்கப்பட்டது. இதைப் போல் இன்னும் யார் யாருடைய சேவை அவசியமோ, அவர்களுக்கும் இந்த வசதியைத் தராளமாகச் செய்துகொடுக்கலாம். அதையும் தொழிலாளர்கள் புரிந்துகொண்டார்கள். ஆகவேதான் அவர்கள் நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். இதிலே எந்த விதமான பாரபட்சமே கிடையாது என்று சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். அதனால்தான் கனம் அங்கத்தினர் கோதண்டராமன் அவர்கள் இந்த வெட்டுப் பிரேரேபீணையை பிரேரிக்கவில்லை. அவர்களுக்குத் தெரிந்து அதைச் செய்திருக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் கரையாளர் அவர்கள் மட்டும்தான் இதைப் பிரேரேபித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால், கரையாளர் அவர்களுக்கும் இதைப் பற்றித் தெரியும். அவர் எல்லாக் காரியங்களும் நல்ல முறையிலே நடக்கின்றன என்பதும் அங்கு கருத்துத் தெரியும். 100 ரூபாயாகக் குறைப்பதற்கு அவர்கள் சம்மதிக்க மாட்டார்கள். ஆகவே அவரும் தமது வெட்டுப் பிரேரேபீணையை வலியுறுத்த மாட்டார்கள் என்று சொல்லி, கனம் அங்கத்தினர்கள் சொல்லிய அரிய கருத்துக்களுக்குத் தக்க முறையில் முயற்சி எடுப்பார்கள் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

23rd March 1961]

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: I am not pressing my cut motion, Sir.

The cut motion moved by the hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar, was, by leave, withdrawn—

DEPUTY SPEAKER: The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs 1,41,67,900 under Demand XXXII—Stationery and Printing.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER: The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m., to-morrow. 1-44 p.m.

The House then adjourned.

IV.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A.—Statutory Rules and Orders.

Nil.

B.—Reports, notifications and other papers.

120. Note on Demand No. XXVI—Community Development Projects, etc.

121. Speech of Hon. the Minister for Works on Demand No. XXVII (Civil Works), XXVIII (Establishment and Tools and Plant) and XLII (Capital Outlay on Civil Works).

122. Speech of Hon. the Minister for Local Administration on Demand XXIX (Civil Works—Grants-in-aid).

123. Note on Demand XV (Education)—Tamil and English.

124. Speech of Hon. the Minister for Electricity on Demand XXXII (Stationery and Printing).